平成5年4月1日発行（毎月1回1日発行）第42巻第4号　昭和30年3月24日第3種郵便物認可 No.484

KOKU-FAN
April 1993

航空ファン

4



F-117A/49FW
ステルス航空団最新空撮

空中機雷処分隊　海自新掃海ヘリMH-53E

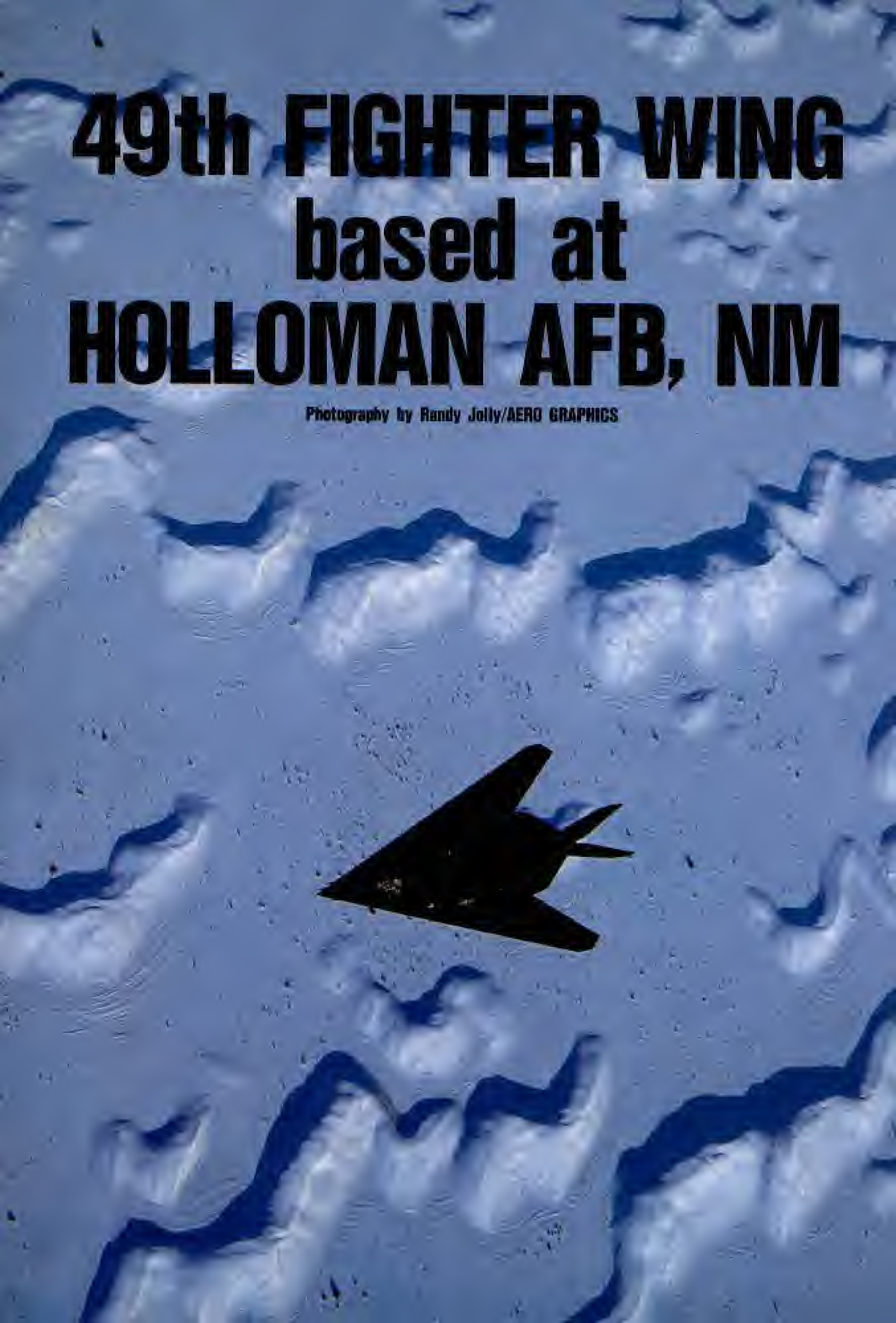
特集 イラク再空爆詳報

エアプレーン・ダイジェスト〈セスナL-19/O-1バードドッグ〉

連載●第二次大戦日本機，世界のエース列伝，キ115「剣」

49th FIGHTER WING based at HOLLOMAN AFB, NM

Photography by Randy Jolly/AERO GRAPHICS







衝撃的なデビューから4年、斬新なデザインで世界中を驚かせたステルス機F-117Aだが、92年4月に基地をニューメキシコ州ホロマン空軍基地へ移し、49FW隷下に入って取材規制も大幅に緩んだようだ。91年11月号で紹介したように、今回と同じランディ・ジョリー氏がすでにパリショー展示機の空撮に成功しているが、49FWへ移動、テイルレターが「HO」になってからはこれが初めて。新生ACCと49FWのインシグニアを身にまとった、F-117Aの新しい姿をじっくりお楽しみいただきたい。

ネバダ州トノパに展開していた37FWのF-117Aは92年5月にホロマンへ移駐、機体、人員は4月から7月にかけて移動して49FWに配属された。それまで49FWの指揮下にはF-15A/Bを運用する7、8、9FSがあったが、F-117Aはこの3個飛行隊には配属されず、湾岸戦争で武勲を上げた元37FWの415、416、417FSの飛行隊名がそのまま引き継がれた。余談だが、旧49FWのF-15A/Bは一部がAPG-70レーダーを装備するMSIP(多段階改良計画)に改造され、在欧米空軍(USAFE)の32FG/32FSへ配備されている。

ホロマンには49FWとともに、AT-38Bを運用する479TTW/433TFTSも在籍していたが、同隊を49FW傘下に組み入れる際に8FSと改称、さらにAT-38B 20数機の移管を受けて7FSを再編した。7FSはF-16A/B導入にともない、米国内で訓練を行なうことになった台湾空軍支援用ともいわれている。さらにジョージの35FWから移動してきた独空軍パイロット訓練用のF-4E飛行隊20FSが9FSに改称されており、7、8、9FSも名を残すことになった。

最終的に49FWはこれら6個飛行隊とHH-60Gの48RQS(2月1日付)を指揮下に置く大所帯となり、司令にはロイド W.ニューマン准将が就任した。3個あるF-117飛行隊のうち、417FS"バンディッツ"が転換訓練を実施しており、F-117Aのほか少数のAT-38Bを保有している。撮影機のほとんどが417FS所属機で、教官が乗るAT-38Bとペアを組んで訓練を行なう。ちなみに、F-117のパイロットはA-10、F-111などで750時間以上の飛行経験を有するベテランぞろいで、他の飛行隊に比べてパイロットの階級が高い。キャノピーフレームにあるパイロットの官姓名は、ほとんどが「CAPT」(大尉)以上だ。

なお49FWは湾岸戦争以降も引き続き、サウジアラビアのカミス・ムシャイト基地に約12機のF-117Aを派遣しており、先のイラク再空爆にも参加しているが今のところ詳報はない。　　　　(解説：石川潤一)



↑　アメリカ南部とはいっても，山岳地帯のニューメキシコ西部には雪が積もる。F-117Aといえば砂漠をバックに飛ぶ写真ばかりだが，白と緑のコントラストの中に浮かび上がる真っ黒な機体というのも，また違った趣がある。

→　ホロマンの西に広がるR-5107レンジは陸軍のホワイトサンズ・ミサイル射場として知られるが，文字通り白い砂漠が広がっている。白砂を雪が覆って，何とも不思議な景観だ。

↓　ミッションを前に，ハンガー内で離陸準備を整えるF-117Aとパイロット。肩章から見て階級は大尉で，その下には417FSのパッチが貼られている。







↑↓ ホワイトサンズ上空を飛ぶ49FW司令機，F-117A（81-0796）。今回はAT-38Bからの撮影だけあって，91年の空撮では回り込むことはできなかった下面の形状がよく分かる。2,000lb級爆弾2発を収容できる爆弾倉は，この角度から見るとその大きさが改めて実感できる。機首下面左側に見える，引き込み式の通信アンテナにも注目。




HO
49 FW



↑　F-117の外形で驚かされるのは，正面形，側面形，平面形の印象がまったく異なることである。88年11月に初めてF-117の斜め前方から撮影した写真が公表された際，このような平べったい側面形をだれが想像できたであろう。この機体は尾翼に「49FW」と記入した司令機だが，機首には「CAPT DAN DECAMP」と大尉の官姓名が書かれている。


HQ
49 FW



← 降着装置を下ろしてブレーク，着陸態勢に入る#796。機体表面に貼られたRAM（レーダー吸収材）がよく分かるショットで，脚カバーには電波を元の方向に反射する直角部が1ヵ所もない点に注目。

↙ 着陸進入する#796を後方から見たところ。胴体背部や主翼との接合部など，平面が複雑に組み合わされていることがよく分かる。レンジ内で訓練を行なう際に限ってだろうが，レーダーリフレクターや衝突防止灯などの反ステルス装備は，全機未装備だった。

→（3枚）　ハンガー内で撮影された417FSのF-117A。写真上と下は81-0794，中は81-0795で，#795はまだ「TR」のレターを消しただけのノーマーク機。両機とも爆弾倉ドアを開けており，右側ラックにはBDU-33訓練弾6発と2.75in FFAR4発を搭載できるSUU-20訓練ディスペンサーを装着していた。下段の写真ではコクピット内部が見えるが，キャノピーフレーム前縁の鋸歯部がRAM製で，胴体との継ぎ目を覆い隠す構造であることが分かる。F-117Aのコクピットは F/A-18とF-16の技術を流用したもので，写真でもF/A-18と同じカイザーAVQ-28ヘッドアップ・ディスプレイが見える。計器盤にはまだアナログ計器が残されているが，基本的にはFLIR/DLIR画像を見るための大型モニターと，その左右にF/A-18と同じデジタルディスプレイ・インジケーター（DDI）を備えたグラスコクピット。計器盤の斜め上に，めくれ上がった形の薄板が追加されているが，これは夜間にディスプレイの光が外に漏れないようにするための遮光板で，ベルクロテープで着脱が可能。写真では乗降が楽なように前方に倒されている。

↓ ホロマンに着陸する，空軍資材軍団（AFMC）6585TGのQF-100D（56-3187）。6585TGはQF-100/106標的機を保有。隣接する陸軍のホワイトサンズ・ミサイル射場で標的サービスを行なっている。マーキングは米陸軍「ARMY」で，陸軍地対空ミサイルなどの訓練支援を行なっているのだろう。













50th ANNIVERSARY NORMANDIE-NIEMEN FRENCH AIR FORCE

Photography by Katsuhiko Tokunaga



1942年３月，シャルル・ドゴール将軍率いる自由フランス全国委員会は，ソ連軍に対して自由フランス空軍（FAFL）のパイロットと整備員を対独抗戦用に提供することを提案。同年11月26日にはソ連政府との間に正式に条約が締結され，ジャン＝ルイ・チュラーニュ少佐率いるGC3“ノルマンディー”が，ソ連空軍の指揮下に編入されることになった。1942年９月１日にシリアのラヤクで編成されたGC3は，当初フランス製のドボアチンD.520を装備していたが，機材はソ連側が提供する取り決めとなっていたため，1942年11月28日にモスクワの北東250kmに位置するイワノボ基地に移動してヤコブレフYaK-1を受領した。そして翌1943年３月23日，西部戦線で初出撃を記録。以降，終戦まで対独戦闘に大きな役割を果たし，出撃回数5,062回，撃墜273機を記録している。1944年７月29日のニーメン渡河作戦を直前に控えた同年７月21日には，スターリンから部隊に“ニーメン”の名称が与えられ，ここに有名な“ノルマンディー・ニーメン”が誕生している。同隊の伝統は，現在でもランスのミラージュF1C飛行隊EC2/30によって継承されており，第二次世界大戦後もソ連空軍クビンカ基地戦闘機部隊との間で，定期的な交換訪問が実施されている。とくに1992年は同隊のソ連派遣50周年にあたったため，６月にまずEC2/30のミラージュF1Cが，恒例のクビンカに加えて，イワノボ，スモレンスクというゆかりのある地を訪問。その返礼として９月にはクビンカ基地のSu-27アクロバットチーム，ルスキーイェ・ビチャジがランスとサロンのフランス空軍２基地を訪問した。



↑ サロンのタキシーウェイを進むEC2/30所属のミラージュF1C。スコードロンカラーの赤を基調とした，ノルマンディー・ニーメン50周年のスペシャル・マーキングが施されている。

→ サロンに到着したルスキーイェ・ビチャジのSu-27。フランス空軍航法士の同乗用に，１番機には複座のSu-27UBを使用している。





→ ランスの記念式典で閲兵を行なうピエール・ジョクス国防長官（向かって右），アレクザンダー・デイネキン・ロシア空軍参謀総長（中央），そしてバンサン・ラナタ・フランス空軍参謀総長（左）。後方は92年７月にソユーズで飛行したミッシェル・トグニーニ大佐。









↑ サロンのエアショーの翌日，ミラージュF1C，ミラージュ2000DAの３機編隊とともに，連合軍の上陸作戦の行なわれたノルマンディーを目指すルスキーイェ・ビチャジのSu-27。



↑ ブルーエンジェルズ並みの超密集編隊でダイヤモンド・ループを見せるルスキーイェ・ビチャジのSu-27。当初4機編成で行なわれたプログラムは，1992年から6機となって迫力を増した。

→ 新生アクロバットチームということもあり，フォーメーションでのプログラムの完成度は今一歩のルスキーイェ・ビチャジ。ただしSu-27の卓越した機動性を生かしたソロ機のディスプレイは，他を寄せ付けない迫力。主翼の前縁ラインに沿って入れられたロシアンカラーのストライプが映える。

↓ フランス空軍士官学校をバックに，サロンの第701基地に滑り込むルスキーイェ・ビチャジのSu-27。同基地の滑走路は6,562ft（1,970m）と比較的短いためか，珍しく2個のドラッグシュートを使用して行き足を止めた。





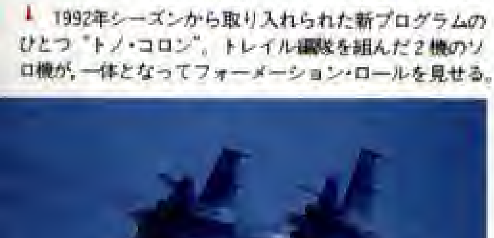


← 1991年にクビンカで編成されたルスキーイェ・ビチャジは，同年9月のイギリス訪問で海外デビューを飾ったが，1992年夏にはアラスカ，オレゴンのアメリカ2州や旧ワルシャワ条約機構国でもショーを実施，世界で最も高性能の航空機を使用するアクロバット飛行チームとして，次第にその知名度を上げている。同時に，91年シーズンには4機とソロのふたつの独立した形で行なわれていたプログラムも，6機編隊→ソロ2機→ソロ1機→4機編隊という一連の4部構成ディスプレイとなり，かなり見栄えのするものとなっている。



→ ショー前半の6機編隊のパートが終了したところで，観客席正面から進入してブレーク。この後，2機のソロが2回の交差を実施，プログラムは佳境へと入っていく。

↓ 1992年シーズンから取り入れられた新プログラムのひとつ"トノ・コロン"。トレイル編隊を組んだ2機のソロ機が，一体となってフォーメーション・ロールを見せる。







ノルマンディー・ニーメンの50周年を記念して，EC2/30ではミラージュF1C 3機編成のディスプレイ・チームを編成。9月19日のランスBA112での公式式典，9月20日のサロンBA701でのエアショーにおいて，ルスキーイェ・ビチャジとともに展示飛行を実施した。このチームの機体には御輿のように極めて派手なスペシャル・マーキングが施されていたが，これは垂直尾翼に同飛行隊のインシグニアと50の文字を大書きし，胴体にはYak-1時代からの伝統である白い矢を記入れたもの。矢の中には同隊が最初にイワノボに展開した1942年と，50周年に当たる1992年のふたつの年号が書き込まれていた。おなEC30は，現在フランス空軍に残る唯一のミラージュF1C装備の防空飛行隊。傘下にはEC1/30"バルウィ"，EC2/30"ノルマンディー・ニーメン"，EC3/30 "ロレーヌ"，それにジブチに派遣されているEC4/30 "ベクサン" の4飛行隊が所属している。ただし1993年中には，閉鎖となるストラスブールからER33のミラージュF1CRがランスに移駐予定となっており，あるいは伝統のノルマンディー・ニーメンも，近い将来その姿を消すことになるかもしれない。







↑　サロンでのエアショー終了後，チームのSu-27の前で記念撮影を行なうルスキーイェ・ビチャジとパトルイユ・ド・フランス，それにEC2/30ディスプレイ・チームのロシア・フランス両空軍パイロット，MIG-29を装備するストリジィとともに，ヨーロッパでは御馴染みとなったルスキーイェ・ビチャジだが，1993年には，本格的な北アメリカ・ツアーも予定されているという。



←　エアショーの翌朝，カラースモークを曳くパトルイユ・ド・フランスのアルファジェットEの先導で，サロンを後にするルスキーイェ・ビチャジ。1993年10月には，サロンでパトルイユ・ド・フランスの誕生40周年記念エアショーが計画されており，ルスキーイェ・ビチャジとストリージィの２チームは，再びこの南フランスを訪れる予定となっている。

→　同じくランスとサロンでディスプレイを実施した，ディジョンEC2/2“コテ・ドル”所属のミラージュ2000DA。+9G〜-4Gという破天荒なプログラムを見せたのは，自身も元ノルマンディー・ニーメンのミラージュF1Cパイロットだったローレン・フォルニエ大尉で，総飛行時間は2,700時間。同大尉は1991／92年シーズンのフランス空軍ミラージュ2000ディスプレイ・パイロットで，1991年のエア・タトゥーでは，サー・ダグラス・バーダー・トロフィーとAGLトロフィーを獲得している。





↑ ランスのエプロンにラインナップしたロシア・フランスの両空軍機。一番奥のファルコン900は，ピエール・ジョクス国防長官の専用機。なお同長官は，実際に空軍予備役少佐でもある。



← ランスとサロンのショーでは，50周年を記念して，ノルマンディー・ニーメンの歴代使用機がディスプレイを行なった。写真はフランス空軍でも数機を残すだけとなったSNCASOSO 4050ボートゥール。ノルマンディー・ニーメンでは，1960年10月からのEC6時代から，EC30に編入された1962年3月から1973年12月までの13年間，全天候防空型のボートゥールIIＮを使用した。

↓ 当時のGC3の塗装を再現したYaK-11。なおYaK-7(1942～45)，YaK-1(1943)，YaK-9（1943～44)，YaK-6（1944～45)，YaK-3(1944～47)と歴代のヤコブレフ機を装備した同隊だが，実際にはYaK-11の使用記録はない。



← こちらは1952年6月から1960年10月にかけて同隊初のジェット戦闘機として使用されたデ・ハビランド・バンパイアのフランス版，SNCASESE535ミストラル。



GRIFFIN

海自MH-53E/111空の実力

Photography by Yoshikazu Sekino




26



第111航空隊は海上自衛隊唯一の航空掃海部隊として，わが国周辺の港湾および水路の掃海を主任務としている。

この第111航空隊の歴史を簡単に振り返ると，昭和38年9月に編成されたV-107A 2機装備の第51航空隊が母体となっており，昭和49年2月に下総基地にV-107Aを7機装備した第111航空隊が発足している。その後，平成元年9月にPS-1の除籍にともない現在の岩国基地に第111航空隊が移動した。

一方，MH-53Eは，平成元年11月から平成2年3月まで，第51航空隊で性能試験を実施し，平成2年3月に第111航空隊のV-107Aが全機除籍後，性能試験を終了した4機のMH-53Eを第111航空隊が装備した。その後，平成2年11月までに6機，平成3年12月には計10機のMH-53Eを装備し，隊員約130名で現在に至っている。また，最終受領機にあたる11機目のMH-53Eを平成7年3月に受領することになっており，これで装備が完了する予定である。

MH-53Eは，元来，大型輸送ヘリコプターであることから副次的な運用も可能である。たとえば海上自衛隊特製のパッセンジャーシートを取り付けると48名（クルーも含む）が収容可能で，担架も取り付けられ20名を収容することができる。また，みかん箱にして約150箱分の容量を一度に物資輸送が行なえる。もちろんスリングも可能で，MH-53E（8622）がHSS-2Bを吊下した実績もある。当然のことながら，これらはあくまでも災害派遣時等に限定した運用法である。

海上自衛隊唯一の航空掃海部隊であるため，日本全国を守備範囲にしなければならないが，MH-53Eを装備したことで掃海能力が飛躍的に向上し，充分全国をカバーできるようになった。その背景にあるのは，「MH-53Eの装備，初期段階から後方支援をしっかり行なう」という司令の強いポリシーといえよう。

折しも1月11日，すなわち第111航空隊の数字に語呂を合わせた日（？）に取材日が重なったのも何かの縁であろう。新春の海で行なわれたMH-53Eの掃海訓練の模様を御覧いただこう。




9 海上自衛隊
8629

MK103掃海具を使用したMH-53Eが掃海訓練海域に向かって岩国基地を離陸。高度1,000ftを維持しながら瀬戸内海の島々を眼下にみる。離陸して約10分後，掃海訓練に欠かせないホバリングオペレーションを行なうためエンジンのパワーチェックを実施。3基のエンジンを1基ずつフルパワーチェック後，異常が発見されれば直ちに帰投。異常がなければそのまま飛行を続け，小水無島を右手に見ながら佐多岬から豊後水道に入り，水の子島からさらに南下し宿毛湾沖合の掃海訓練海域に到着する。岩国を離陸後，ここまでの所要時間は片道約45分である。



→ 掃海訓練海域に到着後，直ちにMK6（エアクラフトライト）を2,000ヤードごと，海面に向けて3回投下する機上掃海員。







↑ MK103の掃海訓練を開始したMH-53E，ラジオコールサイン“GRIFFIN29”。このGRIFFINとは鷲の頭と翼，ライオンの胴体を持った想像上の怪物を意味するが，MH-53Eによくマッチしたラジオコールサインである。
［右2枚］ 掃海作業中のウインチをオペレーションする機上掃海員（上）と掃海作業が終了しMK103を機内に引き揚げる機上掃海員。後部ハッチを開けて掃海作業を行なうため，機上掃海員にとってモンキーハーネス（命綱）は必需品だ。また，掃海索にトラブル等が発生した場合，天井中央部に備え付けてあるカッターでワイヤーを切断するが，切断した反力でワイヤーロープがローターに巻きつく恐れがあるため，切断作業は非常に難しい。



← MH-53Eの後部ハッチ右側面に取り付けられたMK104（音響掃海具）。この掃海具は，船舶が発生する気泡のはじける音に似せた音響を作り出し，機雷掃海を実施するが，通常22～24ktのスピードで曳航する。その他の掃海方法としては，機銃で掃海する訓練を1年間に2～3回実施するが，米軍では，現在この掃海方法は実施していないとのこと。

→ MK105（磁気掃海具）は米国製で海中に磁場を発生させて掃海するもので，MH-53Eの装備にともない曳航が可能となった装備だ。MH-53Eは，このMK105をPS-1が使用していた"滑り"（入水用のスロープ）から張力を維持しながら一直線上に2～3kt（大人の歩くスピードとほぼ同等）のスロースピードで曳航しなければならないため，MH-53Eの掃海作業で最もパイロットの技量を要するところである。また，燃料は両サイドに取り付けられているフロートの中に搭載し約4時間の航行が可能で，MH-53Eから燃料を供給することもできる。
［右2枚］ 海上ではY型のフィンが下に降り通常25～30ktのスピードで曳航。水中翼船のように海上を滑るように進む。MK105を使用した訓練は，1ヵ月に4～5日実施され，実施1ヵ月前までに岩国海上保安庁へ連絡後，訓練が実施される。また昨年は，硫黄島でMK105を使用して訓練を実施したとのこと。なおMK105を運用する地上掃海員の指揮者はアンテナ付きのヘルメットを着用してMH-53EおよびシーレーンタワーとM交信できる。









← 海面近くで行なう掃海作業や，MH-53Eの直径24.1mにもおよぶ7枚のローターから発生する強烈なダウンウォッシュにより機体やローター等に海水が付着するので，訓練終了後は必ず洗浄作業を実施する。岩国の洗浄設備はPS-1で使用していた設備で機体の下側から上に放水する仕掛けになっている。現在では，航空機を装備している海上自衛隊のほとんどの基地に洗浄設備があるので，MH-53Eが飛来しても洗浄設備に関しての問題はないだろう。





← MH-53Eのシミュレーターは補給艦とわだ（AOE-422）からの離着艦や岩国基地の離着陸はもちろん，スリングや掃海作業等，さらにバックミラーに映る像にいたる細かいところまで見事にシミュレートしており，パイロットからも好評とのこと。

↑ シミュレーターの内部は，実機のコクピットとほとんど同じである。また，3次元画像処理はシリコングラフィックス社のCPUを使用していた。

→ MH-53Eは，US-1やP-2Jと同系等のT-64-GE-416を3基搭載しているが，回転翼機は高所作業が多く，かつせまいところが多い中での整備作業に苦労が多い。その苦労が，第111航空隊の運用機1機当たりの無事故飛行時間682.2h，安全日数6,497日（平成5年1月1日現在）に表われている。





←↓ 岩国基地には，ほかに救難災害派遣・民生協力等を実施している第71航空隊のUS-1Aや艦隊の対空射撃訓練および電子戦訓練に対する支援を行なう第81航空隊のU-36A，EP-3Cが装備されている。また，昨年7月30日にPS-1部隊の後継ともいえる第8航空隊が新編され，P-3Cが固定翼の対潜哨戒機としては初めて，岩国基地に装備された。




29



The last F-100s in Europe



TRACOR FLIGHT SERVICES

ドイツ空軍機の訓練を支援する米民間航空会社トラコー・フライト・サービス

Photography by Stefan Petersen

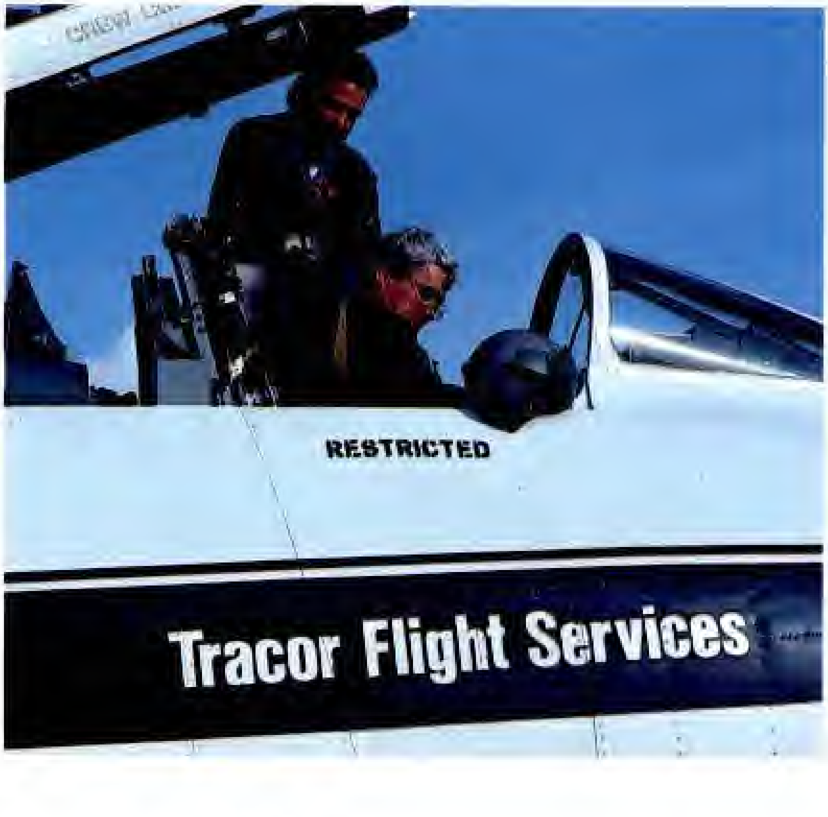


軍や政府との契約にもとづいて，航空機を使った大掛かりな訓練支援などを行なうユニークな米民間航空会社，トラコー・フライト・サービスが，現在新生ドイツ空軍の訓練にF-100スーパーセイバーを用いて参加している。

おそらくヨーロッパ地域で最後のF-100になるだろうといわれているこれらの機体は主にガン射撃用のダート・ターゲットの曳航に使われており，北海の訓練空域に近いビットムント（Wittmund）基地から，４機のF-100Fが交替で任務（仕事？）に就いている。

今回，取材時の相手になったのは，JG71"リヒトホーフェン"航空団のF-4F。規則的な機動のサーキュラーパターンやバタフライといった基本パターンに加え，不規則な戦闘機動のコンバットダートが，北海上空で展開された。

なお，トラコー・フライト・サービスのF-100Fはすべてデンマーク空軍で使われていた機体で，シリアルナンバーは以下のとおり。N414FS(56-3826)，N416FS(56-3916)，N417FS(56-3842)，N419FS(56-3971)。現在３名のパイロットと６名のグランドクルーが派遣されている。









[上]「N419FS」in the Blue！　ダートターゲットはまだロックされたまま。

[下]F-100Fの前席コクピット。パネルカバーの上部にダートターゲット・システムDAT-3のヒット・インジケーターがある。



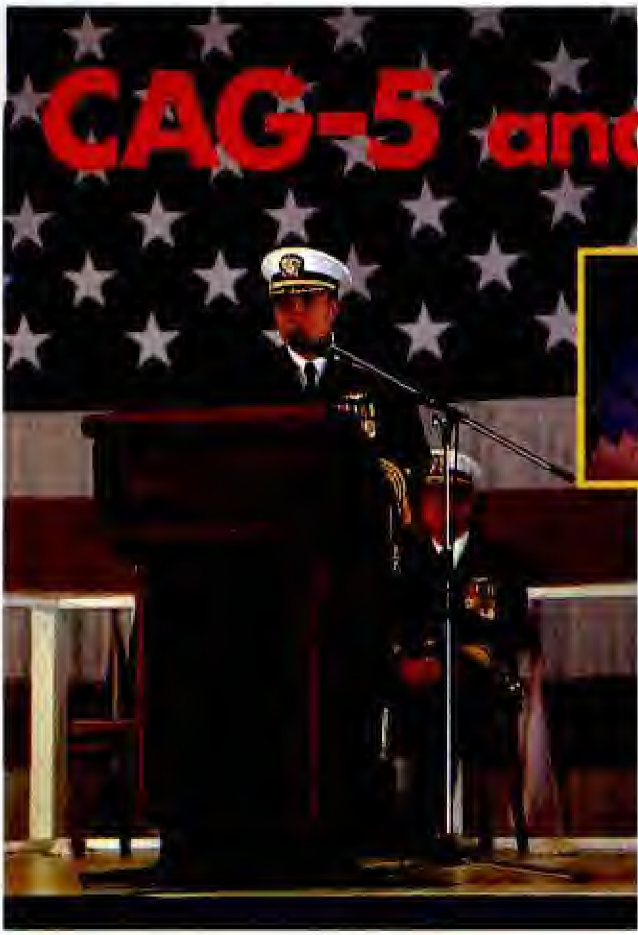


ダートターゲットシステムは全長5.75mのFK-10と呼ばれるダートターゲット（赤い三角の飛翔体）とSETA-1ヒット・インジケーター・センサー・ポッドから構成され全体をDATS-3ターゲットと呼ぶ。FK-10の重量は85kgで母機から450mまでワイヤーで離され（右）標的となる。ロードファクターは5G。ターゲットの周囲1.5mの範囲を射撃弾が通過するとセンサーが反応し被弾と判定できる。その際、内部に石灰などを入れて着弾を射撃機から視認させることもある。









CVW-5新司令と乗機たち
CAG-5 and His Birds

Photos: Yukihisa Jinno/KF





USSインディペンデンス(CV-62)に搭載後，初の6ヵ月航海を行なった第5空母航空団(CVW-5)は，期間中イラクに対する飛行禁止監視行動，"オペレーション・サザンウォッチ"を実施，昨年10月に日本に帰還している。

この作戦でCVW-5の指揮をとったのはアーサー N. ラングストンIII大佐だったが，大佐に替わる第5空母航空団司令(CAG-5)が1月22日に着任した。ケネス F. ハイムガートナー大佐。攻撃機乗りが圧倒的に多いCAGの中にあり，永年にわたって大西洋方面でF-14にたずさわってきたファイターRIO〈レーダー要撃士官〉だ。VF-41のCO(飛行隊長)などを歴任してきたが，今後は艦長とともにI/5(インディの「I」とCVW-5の「5」を組みあわせた俗称。"アイ・ファイブ"と読む) チームを指揮していくことになる。

このページは，22日に行なわれたチェンジ・オブ・コマンド・セレモニー会場に並べられたCAGバード(各飛行隊がCAGに敬意を表して用意した司令乗機。下2ケタの「00」をとってふたつのナット，"ダブルナッツ"とも呼ばれる) の最新ショットだ。





↑→ 招待者席より向かって左に置かれたVF-154のF-14A TARPS (NF100/161270)。ハンガー内にディスプレイされたため，各種兵装が懸吊されていたが，その中でも驚かされたのが上写真のMk.20ロックアイ・クラスター爆弾。CVW-5のF-14がボムキャット化されているのは既報のとおりだが，運用できるのはMk.80系ばかりではないことが分かった。

Photo: Junichi [illegible]



← NF100に対峙して右側に展示されたVA-115のA-6E〈NF500/157025〉。こちらも各ステーションにはAGM-65，GUB-16などの模擬弾を搭載しているが，右翼にはAGM-88 HARMも搭載してあった。A-6EとHARMの組みあわせはA-6E SWIP 1に限って可能な兵装だが，同機がSWIP 1仕様なのか，展示のためにHARMを搭載しただけなのかは定かではない。
〔右4枚〕 セレモニーの行なわれたハンガー前に並べられた各飛行隊のCAGバードたち。左上から時計まわりに，VAW-115のE-2C〈NF600/163025〉，VF-21のF-14A〈NF200/161616〉，HS-12のSH-3H〈NF610/154119〉，VFA-195のF/A-18C〈NF400/163758〉。



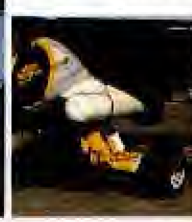
↑ 昨年10月の帰還時と塗装が替わったVS-21のS-3B（NF700/160160）。今までのダークグレイでアウトラインを描いたものに替わり，濃淡4種のグレイで塗り分けられた新しいマークとなっている。稲妻のアウトラインもライトグレイになっており，地味な中にも努力が見られる。塗り直されたのは最近のようだが，垂直尾翼に記入されていたBuNo.の下4ケタが消されており，ワイパーまでアンチグレアと同色のグレイに塗られている。ところで実はこの機体，P.115で紹介しているNF703と同一機で，本来のNF700が修理中だったために代役を務めたもの。

↓ VAQ-136のEA-6B（NF620/163047）レドーム先端に記入された「攻」マーク。A-6との識別点であるレドームのマークは，最近では各部隊ごとに凝ったデザインを施しているが，VAQ-136も全機に記入済み。





［3枚］ 垂直尾翼に新マークを描いたVFA-192のF/A-18C（NF300/163705）。部隊マークに準じたグレイのドラゴンに替わり，欧米ではお馴染みの羽根のあるドラゴンが描かれている。また主脚，アレスティング・フックがスコードロンカラーの黄色で塗られているのも「色」を残すための苦肉の策といえる。















次代のビジネス機/LR-Xを狙う

Photos : Yukihisa Jinno/KF

アバンティ上陸

RINALDO PIAGGIO P180 AVANTI



陸上自衛隊の連絡偵察機，LR-1の後継機（LR-X）に提案中のイタリア製ビジネス機，リナルド・ピアジオP180アバンティが，防衛庁関係者，国内企業などに対するデモツアーのために来日，1月21日に茨城県の竜ヶ崎飛行場で報道陣に公開された。

同機は胴体後部に直線翼を持ち，機首部カナード，T尾翼を装備したプッシャー式のターボプロップ機。P&Wカナダ社製PT6をプッシャー式で取り付けることにより，400Kt近い最高速度が出せしかも，層流がスムーズで，快適な飛行を可能にしている。軍用としては，すでに38機をイタリア空軍から受注済み（本年中に3機を納入予定）で，要人輸送機，カーゴ（コンビ），救難機などとして使用されるほか，フライトチェッカー機としても提案中だという。

→ デモフライトに際して，飛行場上空をフライパスするP180アバンティ(I-PJAP)。同機の特徴としては前述した安定性，高速性のほかに，ローコストでの運用，STOL性能，長大な航続力などが上げられる。中でもSTOL性，航続力については特筆モノで，ビーチ350，シャイアンなどの同級機種と比べても，最大ペイロード時での航続が長いほか，短い滑走路からの運用にも対応できるなど自衛隊の要求にもこたえられるとしている。今回のツアーは1月14日に熊本に飛来後，宇都宮，竜ヶ崎，名古屋，八尾などで関係者に公開，30日に離日している。なおレジスターのI-PJAP（ピアジオ・ジャパン？）は，今回のツアーを意識したものではなく，偶然とのこと。





← 飛行中のコクピット。中央と水平儀の下に3個のCRTを配置するなど，グラスコクピット化の進んだ先進的なレイアウトだ。一方，美しい機体のライン，広いキャビンの犠牲となったのか，コクピットの座席配置は窮屈さを感じさせる。



［右3枚］ 機内キャビンのディテール。デモ機はスタンダードな7席配置の機体（クルー2名をのぞく）で，このほかキャビン後方のトイレもカバーを下ろすと座席になる（もちろんシートベルト付き）。またこのキャビンは通路の天井も高く，ほとんど背をかがめずに通ることができる。なおイタリア機ということで，機内の注意書きなどはイタリア語でも表記されていた（コクピットは英語）。





↓→ 機体の特徴でもある前翼とプッシャー式のエンジン。これら胴体パーツの大部分はアメリカで製造されている。なお機首に書かれた「前進」の文字は「アバンティ」を訳したもの。







DESKTOP MODEL COLLECTION

Photography by Y. Kobayashi



三菱零式艦上戦闘機21型　1/24



三菱零式艦上戦闘機21型 1/24



D.H.タイガー モス 1/24



ドルニエ DO-X 1/72

精神的な疲れを感じたとき，机上の模型に手を伸ばし，大好きな飛行機を，いろんなアングルから眺めてゆく。子供のように爆音を口ずさんでもいいだろう。そのとき，心は大空を飛行する。フッと安らぎを感じる至福の時間になる。

世の中忙しくなったせいか大人のホビーとして，デスクトップモデルが静かなブームを呼んでいる。デスクトップモデルとは，木材やレジン等の素材を成形し，手作業で仕上げた模型を総称していう。プラスティックモデルとは違い，精密さよりは雰囲気を大切にし，手にしたときの重量感や，想像の余地を残した適度なデフォルメが魅力になっている。

今回取り上げるのは，㈱ウイングクラブが輸入する英国EXECUTIVE DISPLAY MODELS社製のデスクトップモデル。どれもが完璧なリサーチと英国のクラフトマンシップに裏付けられた素晴らしい仕上がりをしている。



D.H.88 コメット 1/24



マッキ MC-72 1/20



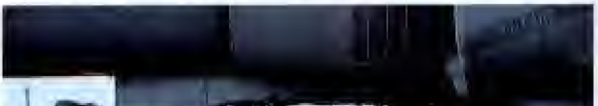
Photo : Robert E.Kling

KF Special File





←↓　３月号「KF Special File」で大西洋艦隊予備役VFA-203のF/A-18Aを紹介しているが，この２枚はやはりCVWR-20に所属するVFA-204のF/A-18A（161946/AF400)。　River Rattlersのニックネームに合わせたテイルアートが描かれている。　Photos : Robert E.Kling



← （2枚）　2年の前湾岸戦争中，米海軍・海兵隊で唯一のイラク軍機撃墜を公式記録に残したのは，USSサラトガ搭載CVW-17／VFA-81のF/A-18A（4機編隊中の2機がそれぞれMIG-21を撃墜）だったが，1機目を撃墜したマーク・フォックス少佐（当時）の使用機F/A-18A（163508／AA401）にはMIG-21の撃墜マークが記入されている。フォックス少佐は多国籍軍初空爆実施日の1月17日，VAW-125のE-2C(159107／AA600)からの誘導で，正対したMIG-21にAIM-9とAIM-7を発射，初弾で撃墜した。もう1機は僚機F/A-18A（163502／AA410）を操縦したニック・モンギロ大尉で，こちらはAIM-7 1発で撃墜した。なお，フォックス少佐編隊はこの後飛行場を空爆，ストライク・ファイター任務能力を実証。　Photo：Robert E.Kling



↓→　現在ペルシャ湾上にあり，先のイラク再空爆にも参加したUSSキティホークのホーネット部隊，CVW-11/VFA-27のF/A-18A(162893/NL 400)。VFA-27はA-7E時代まで，Royal Macesをニックネームとしていたが，現在はChargers（右）に変更されている。

Photos：Robert E.Kling





← 米海軍のアドバーサリー部隊に新しく元海兵隊のA-4Mが配備された。写真はカリフォルニア州 NAS ミラマーのVF-126に配備されたA-4M（159486／NJ32）で，NFWS（海軍戦闘兵器学校）トップガンにも，同機にA-4Mが何機か見られた。昨年，海兵隊予備役のVMA-322（QR）が解散しており，その余剰機が回されたのだろう。これまでアドバーサリーのスカイホークはA-4E／F，または TA-4F／Jなどであった。

Photo：Joseph G.Handelman

AIR FORCE OF VIETNAM

今日のベトナム空軍

A.J.バルクによるインドシナ最新レポート 第3回



Photo : JAAP Walg (ARCHIEF A.J. Walg)

ソ連・東欧圏の崩壊後，ベトナム空軍はどこへいこうとしているのか

解説：八巻芳弘

3年ぶりに訪れたベトナムは，大きな転換期にあるようだった。最大の支援者ソ連や東欧圏の崩壊は，ベトナムの政治・経済・軍事にも大きな影響をおよぼし，その余波は今もなおベトナムを揺り動かしている。

ソ連からの援助で，その姿をかろうじて保ってきた空軍も，ソ連の崩壊にともなって深刻な危機を迎えたのだった。MIG-23，/-27，/-29などの新鋭機が供与されたという西側情報は，いまだに確証を得られないままである。ただ，前回のベトナム訪問時に，ダ・ナン空軍基地の片隅に防水布に包まれたスホーイSu-17/-22(らしい)姿が目撃されただけであるが，そのシルエットは，あるいはアエロL-39アルバトロスのものであったのかもしれない。

MIG-29がベトナム空軍に供与されていたとしても，ソ連崩壊後のロシアやウクライナは外貨獲得のために，兵器輸出にはシビアな姿勢をみせている。新鋭兵器を購入することができないベトナム空軍は，ソ連時代に手に入れた（かもしれない）MIG-23，/-27，/-29を第一線に保持し続けることも不可能であり，防空任務は不可避的にMiG-21に頼らざるをえないだろう。ベトナム戦争中にソ連から，そしてカンボジア侵攻によって中国製のMiG-21/J-7を手に入れたことで，一時は絶望的に思われたベトナム空軍は，細々とではあるがMiG-21防空戦闘機隊を維持できているようだ。

ナ・トラン市に滞在した2日間だけでも，バルクと彼の友人はかなりのL-39アルバトロスが早朝に飛行するのを目撃した。ナ・トラン基地への訪問は許可されなかった（軍事基地の取材は不可能である）ため，L-39の姿をカメラに収めることはできなかったが，その数の多さからみて，ベトナム空軍は練習機兼攻撃機として使用しているようだ。

ソ連に替わる新たな支援国を求めるベトナムは，カンボジアをめぐって深刻な対立関係にあった中国との新しい関係を模索する。領土問題を抱えながらも，当面の経済危機を乗り切るために，中国との関係を深めていくベトナムは，空軍の装備も遠からず中国化するのだろう。それはMiG-21/J-7で，すでに始まっているのかもしれない。

VIETNAM





Photos: JAAP Waig (ARCHIEF A.J.Waig)

【P.64】 ハノイのノイ・バイ空港で目撃されたMiG-21MF「5237」。民間空港に隣接する空軍基地には公然とカメラを向けることはできないので，滑走する旅客機の窓からの隠し撮りのため鮮明な映像ではないが，活動するベトナム空軍機をとらえた貴重なショットである
【左】 ホー・チ・ミン（旧サイゴン）市のホー・チ・ミン博物館に展示されているSA-2「ガイドライン」地対空ミサイル。左側には日本製のブルドーザーが置かれている。
【上】 ダ・ナン基地のカモフKa-32。Ka-25の後継機として導入された。エンジンをまわし発進準備中のところ。





【上】 ハノイ市のレーニン公園に展示されるMiG-21MF「5236」。P.64の現役の機体とは1番違いであり，最近の展示機であろう。機体の傷みはひどくはないが，全面グレイだった塗装は上面が日に焼けて赤っぽく変色している。主脚の台座には「展示品に触るな」との注意書き。
【左】 上と同じ機体。近寄って眺めると前脚カバーの片側はなく，機首データプローブも外されている。ベントラル・ポッドのGSh-23機関砲はもちろん撤去されている。



【左】　かつての南ベトナム空軍のマーキングを残したセスナA-37攻撃機が、ホー・チ・ミン市の「アメリカ戦争犯罪博物館」に展示されている。とはいっても南ベトナム標識は胴体に「復活」しただけで、主翼には退色してはいるがベトナムの標識が残っている。
【下】　同じ「アメリカ戦争犯罪博物館」に展示されているUH-1。これもテイルブームの南ベトナム軍標識だけが真新しい。
【左下】　ハノイ市ノイ・バイ空港のMIG-21MF。移動する機内からの撮影であるため見づらいが、機体上面はグレイ系2色の迷彩が施されている。MIG-21はノイ・バイ基地のほか、フク・エン基地でも目撃された。

Photos : JAAP Waig（ARCHIEF A.J.Waig）







【左】　不鮮明ながら現役のベトナム空軍のMIG-21の姿を伝える写真である。MIG-21UM「5204」複座練習機の下には、暑さを避けて大勢の整備員が座り込んでいる。
【下】　翼下のパイロンに4発のAAMを装備したMIG-21MF。コクピットには暑さを避けるために布を掛けているが、アラート任務に就いているのだろう。





VIETNAM

【左】　ダ・ナン基地のカモフKa-32「7527」。対潜・救難ヘリとして現役にある。Ka-25の姿は博物館以外では見られないため、Ka-25はすべてKa-32と交替しているようだ。

【下】　これもダ・ナン基地に列線を作るミルMi-17群。国籍標識が記入されていないが、グリーン／アースの迷彩塗装が新しいので、ここに到着したばかりの機体のようだ。興味はその供給国であるが、ロシアから現金で購入したのでなければ、カンボジア空軍あるいはUNTACに派遣されてきたロシア軍から「闇」で手に入れたのであろう。

【下】　ホー・チ・ミン市の革命博物館（旧アメリカ大使公邸）に展示されているノースロップF-5A「10271」。保存状態は良好で、機首の注意書きはオリジナルのままであることから、あるいはカンボジア作戦に参加しなかった機体かもしれない

【下右】　これもサイゴンの革命博物館に展示されるセスナA-37「3724」。国籍標識はなぜか白／黒である。







【右】　ホー・チ・ミン市のホー・チ・ミン博物館に展示されているF-5A。迷彩塗装のはがれ具合に比べて、機体の傷みはひどくない。



Photos : JAAP Walg (ARCHIEF A.J.Walg)



Photo : Vietnam Air Force via Archives A.J.Walg

【左】　カンボジア作戦のためにタンソンニュット空港でC-130輸送機に乗り込むベトナム兵。この作戦でベトナム空軍は捕獲した大量のアメリカ製航空機を投入した。これに対して内部崩壊の進みつつあったポル・ポト空軍は抵抗するすべもなく敗退する。
【下】　これもカンボジア作戦に向けC-119輸送機に乗り込むベトナム兵。
【左下】　ハノイ市のレーニン公園に並んで展示されるSA-2地対空ミサイル。B-52を15機も失うハメになった、アメリカ軍の最後の賭け「ラインバッカーII」作戦におけるB-52大量撃墜を記念する展示物である。



Photo : JAAP Walg (ARCHIEF A.J.Walg)



Photo : Vietnam Air Force via Archives A.J.Walg



Photo : JAAP Walg (ARCHIEF A.J.Walg)



Photo : JAAP Walg (ARCHIEF A.J.Walg)

【上】　ドイモイ（刷新）ベトナムを象徴する新塗装を施したベトナム航空のATR-42(F-OKVN)。コミューターとしては大型機であるが国際線を受け持つ花形機である。フランス籍の登録記号を付けているが、運航もフランス人に委託している。外国資本導入が進まないための窮余の策だろうか。プノンペンのポチェントン空港での撮影。

【左上】　ナ・トラン空港でのベトナム航空のYaK-40「VN-A445」。国内近距離路線を担っている。
【左】　ベトナム航空のイリューシンIℓ-18「VN-B198」。Iℓ-18はしばしば軍や政府高官の要人輸送にも使われる。ラオス、ビエンチャンのワッタイ空港で撮影されたもの。



Photo : JAAP Walg (ARCHIEF A.J.Walg)

MIGHTY "MOJAVE"
重量級進攻ヘリ, H-37モハービの活躍

Photo Story of SIKORSKY H-37(S-56) MOJAVE



Photo: US ARMY, US MARINE CORPS & SIKORSKY



1958年8月17日，フォート・ベニングの航空ショーでデモンストレーション中のH-37A。


4



重量級ヘリコプター登場 H-37モハービ

クレーン・ヘリのCH-54タルヘや旧ソ連ミルMi-10ハーク。そして対戦車／戦闘ヘリのAH-1コブラ，AH-64アパッチ，Mi-24ハインドなど。運用する目的が，如実にその外形や大きさに表われるヘリコプターには，固定翼機にはない，独特のスタイリングを持つ機体が少なくない。

現在，西側世界最大のヘリコプターである米シコルスキーCH-53Eスーパーシースタリオンに帰結する米海兵隊の大型進攻ヘリの形態も，ジープなどの軽車両や多数の武装兵員を前線にす速く運べるように，かたちや装備にさまざまな工夫が施されてきた。この進攻ヘリの第一番手となったのが，今回のシコルスキーCH-37(S-56) モハービである。

1951年，米海兵隊はきたるべき重量輸送時代のために，新しい機構を持つ大型輸送ヘリの開発を決め，各メーカーに打診した。シコルスキー社は，DC-3並みの物資搭載能力を持つ当時世界最大のヘリ，HR2S-1（社内名称S-56，後のCH-37）でこれに臨み，見事に採用を射止めた。

HR2S-1の特徴は何といってもその大きさで(胴体全長は19.58m)，2名の乗員のほか23名の兵員か24台の担架，もしくは2台のジープが機内（30ft1in×7ft3in×6ft7in）に収容できた。このため，機首には左右両開き式の（クラムシェル・タイプ）大型カーゴドアが設けられ，2基プラット&ホイットニーR-2800のエンジンは胴体側面から支持されたポッドに装備された。ローターの直径は72ft(21.95m)もあり，5枚ローター形式が初めて採用された。また，エンジンポッド下部に備えられた引き込み式の降着装置も，量産機としては初めての試みであった。

プロトタイプXHR2S-1の初号機（Bu.No.133732）が初飛行したのは，1953年12月18日。4機（Bu.No.133732〜133735）によるテストが繰り返される中，1954年には米陸軍も1機をYH-37の名称で借り受け兵員輸送能力をテスト，若干の修正を施しH-37Aとして採用することを決定した。H-37Aは1956年から引き渡され94機（54-993〜1001，55-610〜650，57-1642〜1661，58-983〜1006)が生産された。改修点はローターヘッドの形状，胴体後部のドーサルフィンの設置などで，31号機以降は自動安定装置を積み，操縦性を向上させた。1958年2月1日，H-37の配備を受けたフォート・ラッカーの第4中型ヘリコプター空輸カンパニーは，1959年に同機初の海外駐留も行なっている。

一方，海兵隊の量産型HR2S-1も91機が発注されたが，うち55機（Bu.No.138418〜138424，140314〜140325，141603〜141617，145855〜145875）は生産されたものの，36機はキャンセルされた。また，海軍用の派生型として機首下面に大きなAN/APS-20Eレーダーを装備した早期警戒型のHR2S-1Wが2機(Bu.No.141646，141647)作られたがテストだけに終わった。

さらに，陸軍のH-37Aは後にカーゴドアを改修し，300galの外部燃料タンクを取り付け可能にしたH-37Bに改造され，1961年から90機が改修作業を受けた。1962年，米軍機の名称変更によって，H-37AはCH-37A，H-37BはCH-37B，HR2S-1はCH-37Cに，それぞれ変わった。

なお，このほかに計画案として，3,150shpの強力エンジンを備え，ペイロード能力を増したウエストランド社のクレーン型，40席の客席を持つ民間型などがあったが，いずれも机上のプランに終わっている。

CH-37モハービはベトナム戦争へ投入され，軽車両の運搬，兵員の大量空輸，大型物資の吊り下げなどに大きな働きをみせ，重量級ヘリコプターの前線での有用性を実証した。海兵隊のバートルCH-46シーナイト，シコルスキーCH-53シースタリオン，あるいは陸軍のバートルCH-47チヌークへと続く大型ヘリコプターの登場は，あるいは本機の残した偉大な足跡かもしれない。







Photo：TASS

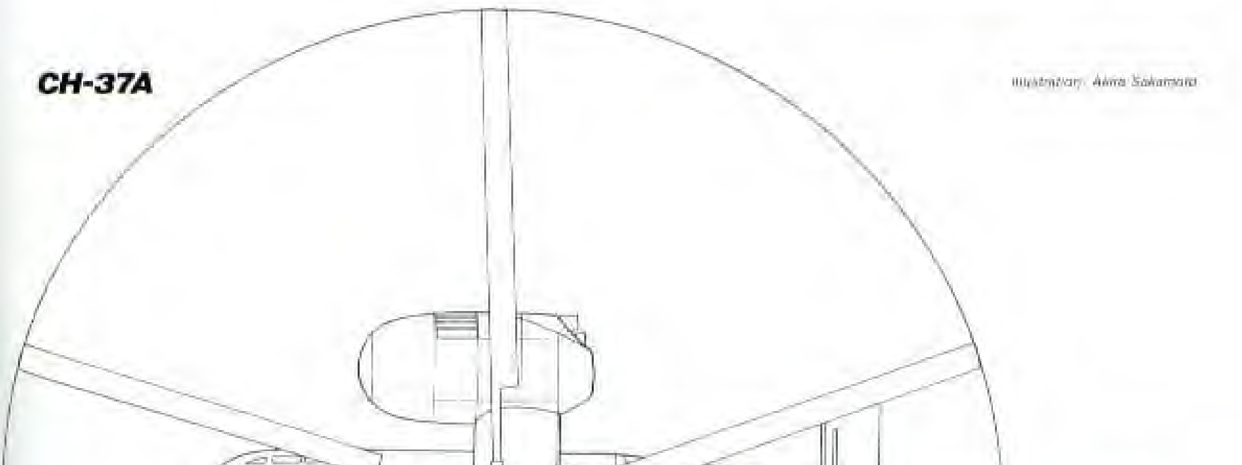
左ページタイトル写真：テスト中のXHR2S。引き込み脚は本機が初装備。DC-3/R4Dと同じ搭載能力は工夫されたキャビンとF4UコルセアとおなじR-2800エンジン2基の威力。左ページ下3枚上から、シコルスキーCH-53シースタリオン、シコルスキーCH-54タルヘ、ミルMi-6フック。いずれも東西の重量級ヘリコプター。モハーヴの後輩たちである。

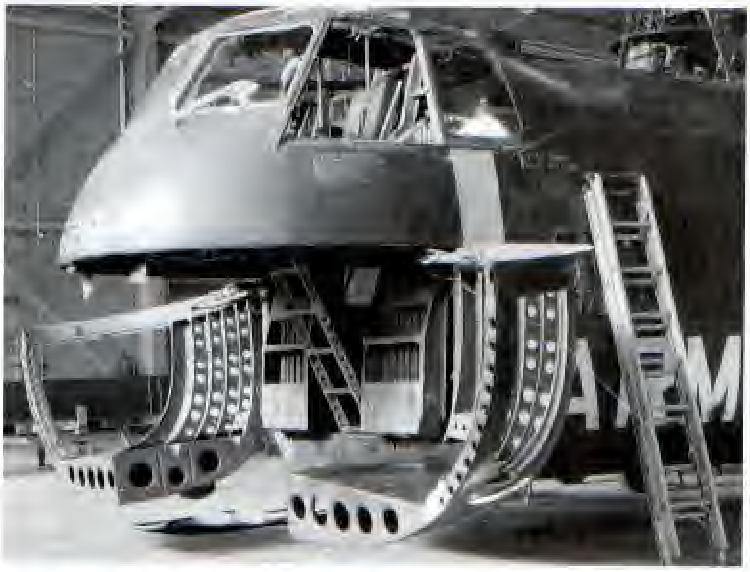


大きなAN/APS-20Eレーダーのフェアリングを付けた海軍の早期警戒型HR2S-1Wの1号機。

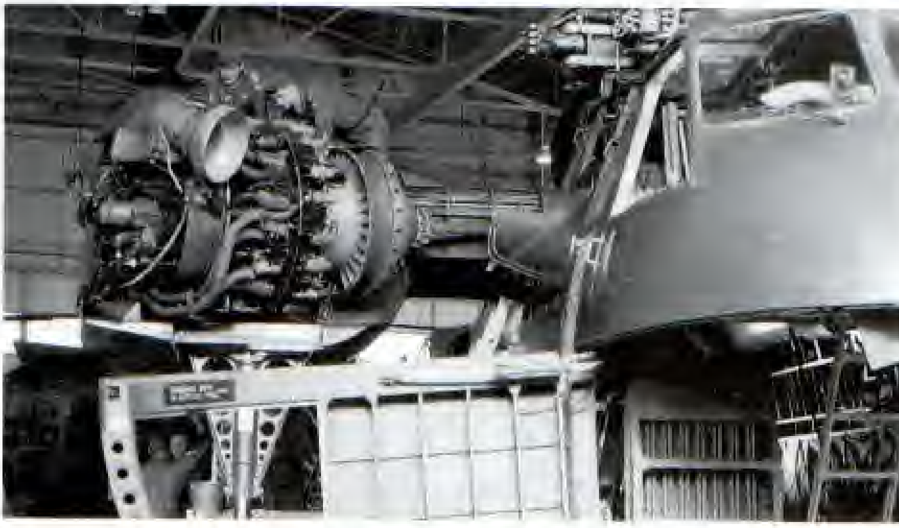
CH-37A

Illustration: Akira Sakamoto









格納庫内で整備を受けるモハービ。窓ガラスや外板の一部が取り外されており、機体の構造が分かる。機首部分のカーゴドアはクラムシェル・タイプと呼ばれる方式で、折りたたみ式の車両搭載用レールが見える。その中央には乗員用のハシゴも見える(左上)。H-37のエンジンはF4Uコルセアなどにも搭載されているプラット&ホイットニーR-2800(2,100hp)で、ポッド式に側面から外して取り付けられ、ドライブシャフトで中央のローターを回した(左)。機体に大柄なピストン・エンジンを収納しないことによって、キャビンを広く利用できた。後のシースタリオンもこの形式を用いた。





(右) テイルローター部。4枚ブレード式で、手前のドーサルフィンは量産型から備えられた。



キャビン内を見る。兵員はイスに座るかたち（下）で、23名（26名とする資料もある）収容でき、24個の担架を乗せることもできた。1957年6月，アリゾナ州ユマ・テストステーションにて。





上は1961年10月、オクラホマ州フォート・シールのランディング・ストリップで、105mm砲のスリングをデモンストレーションするモハービ。下は米独合同演習で重量物資を運搬するH-37B。





上は1962年8月1日撮影のH-37B。地上の人間からその大きさが分かる。Mi-6出現まで、世界最大のヘリコプターだった。下はやはり1962年、演習場で兵器を降ろすモハービ。




619

兵員を降ろし、ランディング・ゾーンから急発進するH-37B。




U.S. ARMY
5818


ARMY



(上) 低空飛行中のH-37Bモハーベ機首。最大重量はそれまでのH-21, H-34を大幅に上まわり、また軽車両の機内収納空輸を可能とした点は、機動力の面でも大きく向上し、戦術をも変えた。

(左) 1964年6月, POLAR SIEGE演習で、アラスカ州にあるラジオ・ステーションに舞い降りたCH-37B。極地用の塗装を施した珍しい機体。

(右) 1969年8月、最後の働きを終えたCH-37Bが日本に飛来した。その数12機。CH-47チヌークの配備にともなって退役が決まり、本国へ送り返されるためのものだった。オリーブドラブの機体には胴に3本の黄の帯が描かれ、それぞれ機首にニックネームが記入されていた。写真は、そのうちの1機、伊丹空港における「Iron Butterfly」号。12機は木更津で解体され、海路アメリカへ向かった。



Photo: [illegible]





（上）海兵隊航空機のテストを行なうMCASクアンティコのHMX-1所属のHR2S-1。まだドーサルフィンも未装備。1956年8月の撮影。
（左）ジープを先頭に、前線を想定した演習場での訓練風景。1機の兵力としては非常に強力なものであることが分かる。



（右ページ）ノースカロライナ州MCAFニューリバーでH-34を軽々と吊るすHMR-461のHR2S-1。

（左）空母USSボクサー上のHR2S-1。


S
EM
14
MARI


10

READER'S REPORTS

(このページの投稿規定についてはP.190を参照して下さい。)

写真解説：石　川　潤　一



Photo : Narihisa Akai

← 1月12日，嘉手納へ着陸するVMA-311 det.AのAV-8B(WL24/163180)。1月4日から約4ヵ月間，佐世保を母港とする強襲揚陸艦ベローウッドの31MEUに展開して訓練を行なうため，他の5機とともに展開した機体。VMA-311は87年12月から88年6月にかけて，A-4Mが岩国のMAG-12にローテーション配備されて以来久しぶりの来日で，AV-8B改変後は初お目見え。VMA-311は92年中盤から夜間攻撃型AV-8B（NA）への改編を進めており，3月号P.45で紹介したWL06/164121やWL000/164134などが確認されている。ただし，今回飛来したのはいずれも昼間攻撃型で，20番台とあまり使われないモデックスを付けていた。時期から考えて，ベローウッドとともにチームスピリット93への参加も考えられる。



Photo : Koichi Nishioka

Photo : Kiyotaka Akiba

← 1月22日，厚木のR/W01に着陸する，VMFA-251のF/A-18A(DW01/163097)。CAG-5交替式のため僚機DW11（163174）とともに飛来したもので，垂直尾翼の電光マークは蛍光オレンジで塗られている。これは飛行隊長機01のみに見られる特徴で，他の機体は他のマーキングと同じ濃い目のグレイで記入していた。写真では見えないが，垂直尾翼の内側に書かれた「DW」のレターは全機グレイ。このほか，22日には横田へDW09(163167)が飛来しているが，こちらは小写真のように青，赤，オレンジの飛行隊マークが入った増槽を付けていた。なお，VMFA-251はVMFA-122と交替して1月からMAG-12に配備された飛行隊で，機体は塗り替えのようだ。

Photo : Hideo Ono



Photo : Kenichi Murashige

← 1月31日，岩国のR/W02を離陸するVMFA-232のF/A-18C(WT05/163775)。右下の小写真は26日に撮影された飛行隊長機WT01で，こちらもBu.No.は確認できなかった。VMFA-232は2月にVMFA-235と交替して6ヵ月間岩国のMAG-12に配備されるが，こちらも人員のみの移動で，機体はVMFA-232が運用していたものを塗り替えて使う。両飛行隊ともハワイ，カネオヘベ，MAG-24からのローテーションだから可能な部隊移動の方法で，ハワイに戻ったVMFA-235隊員は逆にVMFA-232の機体を塗り替えて使用する。隊長機のみ色付きというのは海兵隊のトレンドらしく，小写真のWT01は垂直尾翼のマークが赤で，ストレーキ前縁前方には赤白でデビルの顔を描いている。

→　1月30日，厚木のR/W02に着陸するVS-21のS-3B(NF703/160160)。尾翼マークが濃いグレイとなった新しいマーキングで，モデックスの上には「A」の文字が加わった。これは毎年，太平洋，大西洋艦隊の対潜飛行隊の中から，機種ごとに優れた功績を上げた飛行隊に贈られるキャプテン・アーノルド J.イズベル・アワード受賞を意味しており，VS-21は太平洋艦隊S-3飛行隊の中で，92年の最優秀部隊と認められたわけだ。VS-21は過去にバトル「E」，セーフティ「S」とのトリプル受賞に輝いたこともあるが，CVW-5移動後のASW「A」受賞はこれが初めて。



Photo／Matsuo Kaneko

→　1月17日，エンジントラブルのため左側プロペラをフェザリング，厚木のR/W01に緊急着陸するVAW-115のE-2C(NF604/159110)。この#604は91年12月号P.58で紹介したように，VAW-115の定数増にともない現在はE-2C+グループⅡを運用するVAW-113から補充されてきた機体で，NF600〜603が163025〜163028なのに対し，唯一159000番台の古い機体。VAW-115は順次新マーキングへ切り替えており，タッチアップだらけで91年度のバトルEを残したままの本機も，近く塗り替えられそうだ。バックに見えるのは，事故に備える海自のUH-60J。



Photo／Ken Seki

→　2月7日，厚木のR/W19を離陸するVXN-8のRP-3D "EL COYOTE" (153443)。2月2日に飛来して4日に日本海でミッションを実施，この日朝厚木を離陸した機体で，太平洋でミッションを行なった後，そのまま嘉手納へ向かった。胴体側面には「U.S. NAVAL OCEANOGRAPHIC OFFICE」とあり，海軍海洋学局の下で対潜戦などに不可欠な海洋データ収集を行なっている機体で，プロジェクト名は「シースキャン」。VXN-8はこのほかにも，3機のRP-3D（158227 "ROADRUNNER"，154587 "ARCTIC FOX"，154600）を保有している。



Photo／Tetsuya Kakitani

→　1月12日，嘉手納へ着陸する43ARW/43OG/91ARSのKC-135R(62-3519/18502)。垂直尾翼のマークを見て301ARW所属機と思われる方もおられるだろうが，301ARWは航空機動軍団配備にともない43ARWと改称されている。モンタナ州マルムストロームに展開する43ARWの下には，43OG（オペレーションズグループ，運用群）が新編されており，マルムストロームの91ARS以外にも，ACC基地に間借りしているサウスダコタ州エルスワース基地の28ARS（旧28BW）やノースダコタ州マイノット基地の906ARS（旧5BW）を指揮下に置いている。



Photo／Narihisa Akai



← 1月23日，嘉手納に駐機する353SOW/1SOSのMC-130E-Y（62-1843/3806）。本機は70年代後半から1SOSに配属されているお馴染みの機体だが，新たにグレイ2色の新しい塗装を施しており，国籍マークやラジオコール，部隊マークなどもライトグレイで記入されている。塗り替えに先駆けて機体改修も行なわれたようで，機首にレーダー警報装置のアンテナハウジングが追加されている。1SOSのMC-130はライトグレイ/ミディアムグレイの迷彩へと移行しているが，本機の迷彩に変更されるのか，それとも2本建てでいくのかは今のところ不明。

Photo : Yasufumi Torizuka



← 同じく1月23日，横田をタキシングする353SOW/1SOSのC-130E（63-7842/3912）。90年頃から1SOSに配備されている輸送型C-130Eで，前部胴体上面にAPN-169SKI（編隊航法装置）のレドームがあるので，MC-130Eとの識別は容易だ。本機は純粋に353SOWに対する兵站支援が任務のようで，ヤバイところには出ていかないため，自衛電子戦機器などは装備されていない。また，連携作戦を行なうこともないようで，衛星通信アンテナもない。小写真は垂直尾翼に描かれた部隊マークで，グース（がちょう）の上に「ESD」（Sは電光形）の文字がある。

Photo : Katsuyuki Nishizakura



← 1月23日，前述したMC-130E-Yの横に駐機していたペンシルバニアANG193SOG/193SOSのEC-130Eコンフィ・レビ（63-7816/3894）。1月号P.118で紹介したのと同じ機体だが，角度が異なるため尾部下面にL字形アンテナ（VHF通信傍受用？）が追加されているのが分かる。1月末から韓国への部隊移動が始まったチームスピリット93演習との関連は不明だが，193SOS機が演習に参加することは間違いない。垂直尾翼のVORアンテナ収容部上のアンテナ風のものや，増槽パイロン後縁の突起（IRジャマーかもしれない）にも注目してほしい。



← 12月19日，横田に駐機する97AMW/57ASのC-141B（66-0189/6215）。3月号P.119で紹介したように，97AMWは空中給油飛行隊と空輸飛行隊を2個ずつ指揮下におくAMC版混成航空団で，57ASは元443AW所属部隊。機首に「97TH AMW」と記入されており，垂直尾翼には基地名「ALTUS」の文字が入った部隊マークが追加されている。色は赤と黄色で，槍と文字にはグレイの縁取り。なお，3月号でアルタスは7月1日付でATC（航空訓練軍団）に移管されると書いたが，ATCは空軍士官学校や空軍大学校と統合され，空軍訓練教育軍団（AFTEC）となる。

Photos : Tomonari Ishikawa

→　1月12日，横田のR/W36に着陸する60AWのC-141B "Gold Rusher"（63-8085/6016）。試作機を含めて通算16番目のC-141で，91年にスターリフターの中で飛行時間40,000時間一番乗りを果たした機体。本機は以前から飛行時間記録を次々に打ち立てているレコードブレーカーで，C-141Bに改造される前にも飛行時間10,000時間，25,000時間などの記録を樹立している。60AWはゴールドラッシュに因んだニックネームが好きなようで，「フォーティナイナー」（フットボールチームの名前にもなっている金鉱探しの山師のこと）という機体もある。



Photo : Taichi Kobayashi

→　少し古くなったが，11月中旬に岐阜へ着陸する飛行開発実験団のF-15J（02-8801）。胴体下に搭載されているのは増槽ではなく，スパロー級の空対空ミサイルを丸ごと収納してしまう試験用のポッドといわれている。ポッドの中に入っているので，試験中のミサイルが何かは外見からはまったく分からない。実射や機体適合試験などはミサイルを実際にランチャーに搭載しなければできないが，シーカーの試験だけならポッドに納めていてもできる。目ざとい岐阜のマニアに悟られずミサイルの試験ができる，アイデア賞もののポッドといえよう。



Photo : Akihiro Sugiyama

→　1月25日，社内飛行試験のため名古屋をタキシングする新造のF-15DJ（32-8080）。久々のF-15DJ新造機となるが，これは平成元年度予算で11機発注されたF-15のうち10機がF-15Jで，DJは1機しかなかったため。91年に第2航空団第201飛行隊へ配備され，同年12月13日に墜落事故を起こした12-8079以来，1年以上引き渡しがなかったことになる。当初の計画では，元年度分11機のうち7機は第305飛行隊用で，残りは在場/減耗予備機とされていたから，このDJ30号機は第201飛行隊へ補充，あるいは第305飛行隊へ新規配備されるものと思われる。



Photo : Ryosuke Mori

→　1月26日，名古屋をタキシングするRF-4E（57-6910）。92年2月に三菱へIRAN入りし，1年近くかけてオーバーホールと近代化改修を受けていた機体で，この日が初フライトになる。これまで，RF-4Eに対してはレーダー警報装置をAPR-5に換装するなどの改修が行なわれており，最近では11月19日に57-6912が納入されている。詳細は不明だが，今回の改修機は「能力向上改修」と呼ばれるだけに，RF-4EJとの共同運用を重視した改修が行なわれているはずだ。外見からは，F-4EJ改に準じたグレイの大きなUHFブレードアンテナが分かる程度。



Photo : Haruhiro Shonowaki



英国博物館を訪ねて Series 02

by Robert Rowe

AEROSPACE MUSEUM



航空宇宙博物館・コスフォード









【前ページ上】第二次大戦後，RAFが採用した最初の長距離輸送機ハンドレページHP67ヘイスティングT5（TG511）。1948年6月RAFに就役し，以降輸送，気象観測，Vボマーの航法訓練に使用，29年間にわたって軍籍にあった。

【前ページ下】デ・ハビランド・ゴブリン・ターボジェット・エンジン。推力3,400lbで，バンパイアなど初期の英ジェット機に多用された。

【上】メッサーシュミットMe410A-1（420430）。1943年に製造された機体で，第二次大戦終了時，デンマークでイギリスに捕獲された。ファーンボローでほかのドイツ機とともに調査された後，一時セントアサンで保管され，コスフォードに移った。機体は見事に保たれており，エンジンもオリジナルのDB603が搭載されている。

【右3枚】上から，Me410A-1の左エンジンナセル後部。エンジン冷却装置などの詳細が分かるが，急降下時にブレーキにもなるシャッターは，低速／グランドラン・ポジションになっている。中は降着装置とドア部。正面（エンジン下）に見えるのがオイルクーラー。下は胴体側面にあるMG131 13mm機銃。機首にはMG17 7.92mm機銃×2，MG151／20 20mm機関砲×2（ともに機首）なども完備されている。

Introduction

Aerospace Museum／航空宇宙博物館には，航空機を始めとして航空エンジンやミサイルのコレクションが世界中から集められている。その内容も，興味深いもの，まれなものと多彩になっている。

コレクションは，とくに第二次世界大戦勃発以降を中心として，航空活動の分野においては，重要なエリアを占めている航空機研究開発に焦点を当てている。

Details of Museum

博物館は，イギリス第二の都市，バーミンガムの北西40kmにある。

RAF（Royal Air Force／英国空軍）のRoyal Air Force Museum／空軍博物館がヘンドンにあるが，ここに収めるはずのコレクションの数が増大したため，コスフォード（Cosford）に博物館が設けられた。RAFコスフォードも，以前からRAFの所蔵する航空機を保管していたが，これは一般に公開されていなかった。一方，ヘンドンでは建物を新しく増築しても，収容スペースに限界があり，一度に展示できるコレクションも限られたものとなっていた。

そこで，MOD（Ministry of Defence／国防省）では，1979年に，現在ではこのコレクションの管理をしている英空軍博物館の保管委員に，コスフォードの敷地，格納庫，RAF所有の航空機のコレクションを貸し付けることにした。

こうして，博物館自体は英国政府の財産であるが，資金面では，政府からの補助を受けず，独立した経営の博物館が誕生した。

最近の調査によると，博物館の年間運営費は300,000ポンドに近い。このほとんどは，博物館の入場料でまかなわれている。残りは，毎年6月の第3日曜日に行なわれるエアショーを始めとした定期的な行事の収益金である。

博物館を資金面でバックアップしている企業はないが，他の方法で賛助している企業は少なくない。たとえば，この博物館を訪れると，まず，民間機の多くが，BA（British Airways／英国航空）もしくは，BA合併以前の会社の塗装であることに気がつくはずだ。これらの展示機は，BAが博物館に半永久的に貸し出しているもので，BAからは定期的に整備員が送られ，展示機をチェックしている。

この博物館の正規のスタッフは，現在のところわずか10人である。その中で，実際に毎日航空機に携わって働いているのは，技術管理者であるビル・ローゼンビー氏ただひとりだけである。そのほかの大半の作業に従事しているのは，200人にのぼるSociety of Friendsのメンバーである。技術的な作業では，かれらの能力にも限りがあるが，展示機がいつもベストの状態でディスプレイされていることは確かである。

ここでのコレクションは，常に静止状態で保管されている。これは単に経費上の問題からで，もしも1機だけ作動させたとしても，年間の予算を軽く超えてしまう。しかし，展示機のすべてが素晴らしい状態に保たれ，また，博物館以外でグランド・ランされているものも少なくない。

博物館では，常にいろいろな活動が進行中である。RAFでは，その所有機を頻繁に外部のコレクションに貸し出している。そのため，展示機によっては，わざわざ遠方







【このページ3枚】フィゼラーFi156C-1シュトルヒ（475081） 前線の空き地程度の広さがあれば運用できる，高度なSTOL性を備えていたため，イギリスに捕獲された後，戦中戦後を通して空気力学の調査に使われた。大戦当時，捕獲機はしばしば連合軍の標識を付けられたが，これは士気高揚に効果的と判断されたため。本機もVP546の英シリアルナンバーを持つ。上はエンジン部のクローズアップ。

から足を運ばなくても済む見学者が少なくないはずだ。博物館の責任者であるフランシス氏はインタビューに答え，「展示機の数を増やしたり，現在のコレクションに欠けている分野をカバーするために，これ以上コレクションを大きくするよりも，整備面での作業を行ないやすくするために，格納庫での作業空間を増やしたい」と語っている。

History of Location

すでに述べたようにRAFの基地は現在もこの博物館に隣接している。このRAFコスフォードは，現在，RAFの技術者の養成に取り組んでいる。

RAFコスフォードは，第二次世界大戦の勃発直前に，RAFの増強政策の一環として設けられた。もともとエアフィールドであったが，戦闘用の基地としてというよりは，むしろ整備を目的とした基地であった。RAFコスフォードは，グライダーの最終組み立て作業や，スピットファイアの最終整備などの場として様々な役割を果たしてきた。

今日のコスフォードでは，RAFの未来のグランドクルーの養成に加えて，将来有望なパイロットを発掘する期待もかけられている。バーミンガム大学飛行中隊（Air Squadron）では，訓練用のブルドッグをここに常駐させている。こうして，RAFが将来入隊に期待をかける在学中の学生に，飛行の第一歩から訓練を施している。

博物館を訪れると，エアフィールドでの活動を観察することが可能だ。しかしながら，活動そのものは限定されており，飛行可能な状態に満たない機体を使用したグランド・ランの訓練がほとんどである。なお，エアバンドラジオをお持ちの方にアドバイスだが，コスフォード・タワーは，122.10 MHzである。

Collection Breakdown

Aerospace Museumのコレクションは，次の5つに分類される。

- ミサイル
- イギリスの研究開発機
- 輸送機
- 航空機用エンジン
- 軍用機

What is on Display

展示物は比較的大きく，格納庫間の野外に展示されているものを除いては，格納庫3つに収納されている。

第1格納庫は，比較的小型で古い航空機とエンジン，ミサイルのコレクションがある。これに加え，B-24Lリベレーターもここに展示されている。

この格納庫の展示機には，スコティッシュ・アビエーション・ツインパイオニア（XL993），モンゴメリー伯爵の使用したC-47（KG374の塗装が施されているが，実はKN645。KG374は，英国空軍大尉デビッド・ロードの使用機で，当時の功績を讃え，ビクトリア・クロスが彼に贈られている），そして，ウエストランド製のシコルスキーS-51ドラゴンフライ（G-AJOV）が含まれている。

展示されているミサイルには，ドイツのV1，V2，そして対戦艦無線誘導兵器のSD1400X，日本の横須賀「桜花」特攻機（Yokosuka Ohka），そして，最近になって，RAFから引退したBloodhoundなどが



【左】向かって左がショートSB5(WG768)，右がイングリッシュ・エレクトラP1（WG760）。P1はライトニングの高速飛行用空力テスト機，SB5はそれに先駆けて作られた機体で，45°という前縁後退角主翼の低速特性テストに使われた。
【下】射出座席のテスト用に，マーチンベイカーで改造されたグロスター・ミーティアT7/8（WA634）。









【左上】ホーカー・ハンターの原型P1067（WB188）。プロトタイプとして数々のテストに供されたばかりでなく，実用機としてもいくつかの記録を打ちたてた。
【上】グロスター・ミーティアMk.4（EE549）。博物館のもうひとつのレコードブレーカーで，616 mphの速度記録を作った。
【左】ハンティングH126（XN714）。

ある。以上に加え，現在多目的利用されている空中戦用のミサイルも見られる。こうしたミサイルは，解体されたり，部分的に切断されて，ミサイルの限られたスペースの中にぎっしりと詰め込まれた複雑なメカニズムを見ることができる。

博物館を訪れて気づくのだが，航空機用エンジンは，概して見落とされがちである。しかし，コスフォードでは，広い分野にわたったエンジンを見学することができる。その中には，エンジンの構造が分かるように断面が示されている。展示物には，ハインケルHe177に搭載されたダイムラー・ベンツDB610，そしてユンカースJumo205エアロ・ディーゼルがある。

第2格納庫は，研究開発用の航空機が展示されている。ここには，イングリッシュ・エレクトリック・ライトニングのデザイン試験に使用されたEP1（WG760），ショートSB5の両機が展示されている。そのほかにも，連合軍初のジェット戦闘機ミーティアのプロトタイプなどは見落とすことができない。

この中でも，おそらくブリストル・タイプ188（XF926）が一番注目を集めるだろう。これは，高速スピード時の問題研究用に作られたもので，ステンレススチール製である。外観は，たいへん印象的であるが，設計面で期待された成果があげられず，研究計画そのものがキャンセルされる結果に終わった。

そのほかにも，ハンティング・パーシバル・ジェットプロボストT1（XD674）のプロトタイプや，グロスター・ミーティアDG202/G，そしてホーカー・ハンター（WB188）などが展示されている。純粋に研究のみを目的として作られた航空機としては，フェアリーFD2（WG774），そしてアブロ・タイプ707C（WZ744）がある。これは，アブロ製のタイプ698バルカンに使用されたデルタ翼の研究を行なうためのダブル・コントロール型のものである。

第3格納庫では，さまざまな戦闘で，イギリス軍が捕獲した航空機と，旧式の戦闘機を展示している。

ここには，三菱キ100，メッサーシュミット Me410ホーネット（Werk No. 420430），メッサーシュミットMe262(Werk No.112372)，メッサーシュミットMe163（Werk No.不明）などが展示されている。最近の戦闘からは，FMA IA58プカラ（アルゼンチン・シリアルA515，英シリアル No.ZD485）が展示されている。

そのほかにも，幽霊が出るという噂のアブロ・リンカーンB2，デ・ハビランド・モスキートTT35などを見ることができる。

Reserve Collection

どこの博物館でも同じようだが，コスフォードでも，コレクションのすべてを展示しているわけではない。コスフォードの場合では，展示機以外にも，ボールトン・ポールP.108，シーバリオルT.21がそのコレクションに含まれている。

残念ながら，こうした機体は，展示スペースや，機体の状態が原因で，一般に公開することができないでいる。

事前に申し込めば，このリザーブ・コレクションを見学することも可能だが，その場合，早くから，余裕をもって博物館に連絡する必要がある。RAFに対し特別に許可を申請しなければならないからだ。



【上】前号のIWMにもあったBAC TSR 2（XR220）。キャンベラ軽爆の後継機として，どんな高度でも超音速飛行ができる攻撃／偵察機が当初の目標であったが，開発費の高騰を最大の理由にキャンセルされた。





【上2枚】上はTSR 2の前席コクピット。計器の多くは取られてしまっているが，機能は理解できる。下は航法士用後席のコクピット。レーダースコープは後席だけのもの。逆に操縦装置はない。



【右】グロスター・ジャベリンMk.1（XA564）。全天候の高高度迎撃機として開発され，1966年までRAFに在籍した。

Restoration Work

リザーブ・コレクションのなかには，現在保存作業が行なわれているものもあるが，そのほかは，作業に必要な資金が集められるのを待っている状態だ。

これを示すよい例が，現在，展示可能な状態にするための解体組み立て作業が進行している三菱キ46ダイナ（100式司偵）である。この作業を行なうにあたり，三菱重工からは，その費用の一部として，寛大な寄付が送られた。こうして集められた資金で，この機体の作業も可能となったのだ（世界の傑作機No.38参照）。

コレクションが一流のものであるだけに，機体の仕上げには，充分過ぎるほどの注意が注がれている。RAFヘンドンでは，機体の塗装をより確実なものとするための調査が行なわれている。

Visiting the Museum

大都市や新興産業地帯に近いため，博物館の入り口から，高速道路までの距離も，わずか2kmという便利さである。自動車で訪れるのが，一番融通のきく方法だが，もちろん電車の駅もある。また，民間機でエアフィールドに乗り入れる場合には，その48時間前に連絡が必要だ。なお，冬期中の月曜日と火曜日は，エアフィールドが閉鎖される。

人ごみをさけて博物館を満喫するには，週末を避けるのが一番だろう。博物館も，事前に申し込みを受ければ，できるだけ航空機愛好家の要望に応えるよう努力してくれる。しかし，それでも機体内部への立ち入りは，なかなか難しいようだ。自分の展示機に対する関心を充分に博物館スタッフに伝え，万が一，事故が起こってもそれは自分の責任で博物館には一切責任がないことを承知したうえでなら，スタッフ立ち会いのもとで，展示バリアを越えて機体に近づくことはできるようだ。

博物館はクリスマスと新年を除いた，一年中開館している。開館時間は，10：00から17：00まで。博物館の敷地内には，カフェや売店がある。この売店では，航空書やビデオ（パルのため，残念ながら日本のNTSCのビデオでは使用不可），そして写真・ポスター・絵画などが揃えられている。博物館のガイドブックは英語のもだが，日本語で，短い紹介が書かれているものもある。

博物館を訪れるには，最低でも4時間は必要だろう。展示機の大部分は屋内に展示され，館内は暖房がきいているが，それでも冬になると格納庫はかなり寒い。ビデオや写真を撮りたい方にアドバイスだが，どの格納庫も，撮影可能な明るさである。ただ，第1格納庫は他と比べると少し暗いので，ASA400のフィルムを使用した方がよいだろう。三脚などの使用もお薦めしたい。

博物館へ手紙をだす場合の連絡先は以下の通りだ。　　　　（ロウ節子：訳）

The Administrator
Aerospace Museum
Cosford
Shifnal
Shropshire
TF11 8UP
Great Britain
TEL：0902 374872，374112
FAX：0902 374813





【上】向かって左がアブロ685ヨークC1（TS798）、右がアブロ652AアンソンC19。ヨークはベルリン空輸作戦で重要な役割を果たした4発輸送機。アブロ・ランカスター爆撃機からの改造機（部品の多くを流用）としても有名である。アンソンは民間型アブロ652を軍用にしたもので、展示機は洋上監視型。アンソンの総生産機数は、1,000機以上になるが、C19はわずか219機生産されただけ。





【左】上から、B-24Lリベレーター（KN751）。1946年にインド空軍へ供与され、1974年に博物館に寄贈された。この機体はイギリスで使われたほかのリベレーターがそうであったように洋上監視型である。中はホーカー・ハートII A訓練機（K4972）。博物館唯一の第二次大戦以前の機体。最近RAF博物館（ヘンドン）から移管されてきた。下はユンカースJu52 3M、しかし実際はスペイン製CASA 352 L（T.2B-272）。1968年まで、スペイン空軍で使われていた機体。



Photo: USAF

CESSNA L-19/O-1 BIRD DOG

●解説：櫻井定和
Text: Sadakazu Sakurai

Illustration: Akira Sakamoto



CESSNA O-1E(56-2610) BIRD DOG of 19th Tactical Air Support Squadron at Bien Hoa, March 1968

ベトナム戦争で，FAC（前線航空管制官）機として活躍した第19戦術航空支援飛行隊のO-1E。全面ガルグレイの標準塗装に，愛称のバードドッグにひっかけたシャレか，ドッグ・マウス（犬の口）を描いている。口の端から延びた長いベロが特徴的。ドッグ・マウスは赤で塗られ，黒のフチ付き。歯は白。アンチグレアとステンシル文字等は黒である。



L-19の原型となったセスナ170。ご覧のように日本でも民間汎用機として活躍した。

軽飛行機からの誕生

アメリカ陸軍航空隊が偵察、観測、連絡専用の小型機の保有を開始したのは第二次世界大戦前の1930年代後半のころだった。最初の機体は、民間軽飛行機メーカーとして知られるスチンソン社が製作したO-49ビジラント観測機だったといわれている。当初は観測を表わす『Observation』からの頭文字のOを使用していたが、1942年からは連絡を意味する『Liaison』のLを使用するようになった。このためスチンソンO-49は、1942年にはL-1という名称が与えられることとなる。その後L-2、L-3、L-4、L-5などの機体が開発され、第二次世界大戦にはヨーロッパや太平洋戦線で活躍した。戦後はMAP機として各国へ供与され、また民間機としても数多く払い下げられた。

L-19の最初の原型は、第二次世界大戦中にセスナ社が開発したセスナ120/140型とされている。この機体は1946年3月に型式証明を取得。当初はコンチネンタルC-85-12(出力85hp/2,575rpm)を搭載した軽小型民間機だった。その後140Aが生産され、搭載エンジンもコンチネンタルC-90-12F(出力90hp)に変更されている。胴体は全金属製、主翼部分は2桁構造で支柱付き、尾翼部の方向舵や昇降舵は波板を採用した当時としては斬新な機体でもあった。

その後開発された170シリーズは、120/140シリーズをより洗練させた機体である。基本的には120/140に準じているものの、胴体や主翼構造も全金属化されている（完全なる全金属製となったのはセスナ170Aからで、170では主翼の一部は布張りだった)。また、操作系統と燃料系統の変更も実施されており、操縦性・整備性にも優れた機体が誕生した。このセスナ170の初飛行は1947年で、シリーズ最初の生産型は1948年に型式証明を取得して生産に入った。これら120/140そして170シリーズの機体を母体として、L-19のデザインがここで決定していく。

1950年代を迎えると、セスナ社は軍用機の生産に入ることとなる。アメリカ陸軍航空隊は複座型の連絡観測機を開発することとなり、この仕様を各航空機メーカーに提示した。セスナ社はモデル305としてセスナ170シリーズを発展させた機体を提出している。再設計した部分は後部胴体に集中し、全体を細く仕上げ、後方視界の改善に努力した。また、操縦系統はタンデム式に改められたほか、キャビンを大幅に変更している。下方視界を重視したため、前方から見ると形状はV型をしており、キャビン部分が突出しているのが分かる。

L-19の各タイプ

1950年12月から、生産型L-19Aのアメリカ陸軍航空隊への引き渡しが開始された。同年中にじつに418機が納入され、1954年までの間に2,486機が量産されている。これは時期的に朝鮮戦争の影響もあったが、朝鮮では本機よりも大戦中に使用されていたスチンソンL-5や戦後まもなく生産されたエアロンカL-16などの方が多用されていたようだ。そして、L-19Aは少数が朝鮮へ送られたが、活躍する場は少なかった。

2,486機生産されたL-19Aのうち、60機はアメリカ海兵隊にOE-1として引き渡されているほか、66機が計器飛行訓練機として後席にも操縦装置を取り付けたL-19A-ITとして完成している。その後、一部の機体には後席にも操縦装置を取り付ける改修がなされたTL-19Aとして改修されている。

L-19Aもほかの機体同様、MAP機として自由圏諸国に数多く供与された機体でもある。メンテナンスが簡単で、操縦性に優れていたため、各国で観測、連絡機として使用されたほか、対ゲリラ攻撃機としても使用された記録もある。逸話だが月間100時間飛行して、30分の整備で済むというくらいだったという。つまりそれほど信頼性がある機体ということだった。

試作機も数種類が作られている。そのひとつがXL-19Bとして1機が製作された。エンジンをボーイング社で試作したターボプロップ・エンジンXT50-BO-1を搭載した。軽飛行機としての高高度記録11,297mという記録を達成したが、制式採用はなされなかった。

また、XL-19Cとしてスピード記録を達成した機体は、搭載エンジンをチェルボメカ・コンチネンタルXT51-T-1に変更した。これにより最高速度286km/hを記録している。ちなみにL-19Eの最高速度は183km/hで、同時代のセスナ175でも219km/hだった。このXL-19Cは、2機が製作されたが本機も制式採用には至らなかった。

L-19Aに続きモデル305Bとして製作されたのが陸軍用の計器飛行訓練機TL-19Dの名称で呼ばれた機体である。後席にも簡素化した計器盤が取り付けられたタイプで、エンジンをO-470-15に変更しており、310機が生産されている。

L-19シリーズ中、最も多く生産されたのが、タイプ305Cと呼ばれたL-19Eだ。E型では手動だった主翼フラップを電動タイプに変更したものである。また、主翼も強化されたほか、操縦席のサーキットブレーカー位置が変更されている。1956年から生産が開始され、59年までに469機が作られている。日本では陸上自衛隊用に、富士重工で国産化されたのがこのタイプである。

このほか、アメリカ海兵隊がセスナ社に対し独自に要求した機体があった。エンジンをコンチネンタルO-470-2に変更、キャビンや尾翼部分も再設計されており、どちらかというとセスナ180を基本とした機体である。また、主翼の強化が図られ、250kg爆弾を搭載できるほか、L-19には施されなかった装甲が行なわれている。このためL-19とは別シリーズと考え、名称もOE-2(O-1C)と呼ばれていた。1955年から56年にかけて25機が生産されている。

L-19の機体構造

L-19の主翼部分は高翼式、翼断面はNACA2412を使用しており、付け根の翼弦は5ft4in、先端近くの翼弦3ft7in、上反角2°8′、外翼部分の後退角2°35、アスペクト比7：45となっている。構造は前後に2

本の主桁および縦通材に，リベットで取り付けられている。前後の桁はそれぞれ1本のボルトで胴体に取り付けられており，操縦面はブラケット・アームおよびベアリングで構成されたヒンジで主翼に取り付けられている。主翼に取り付けられている支柱は，主翼荷重の一部を脚取り付け円框の下部に伝える。また，本機には主翼部分を凍結から守る防氷装置は取り付けられていない。これは，高高度での飛行をする機体ではないため，不要だったのだろう。しかし，ピトー管部分には電熱式の加熱器が取り付けられている。

主翼部分下面には外部投下装置が取り付け可能となっている。電気式のラックで，左右の主翼に各1ヵ所（自衛隊が使用したE型には各2ヵ所取り付け可能）取り付けることができる。ベトナム戦争当時，アメリカ陸軍で使用されたO-1観測機には主翼下面のラックに小型発煙ロケット弾を搭載していた。しかし，本機は照準器を装備しておらず，照準は前部風防にサインペンやテープで十字を書き入れ，これを目安にして使用したという話が残っている。



Photo : U.S.ARMY

朝鮮戦争時，前線の兵士に携帯食を送り届けるため出発するL-19。1951年9月25日の撮影。

支柱は胴体と主翼に取り付ける両端末取り付け金具にリベットで取り付けられた楕円型のパイプからなっている。胴体付け根部分にはおのおの21galの燃料タンクが左右に配置されている。タンクの最大容量は21.5galだが，通常使用可能量は21galとなっている。左主翼付け根部にあるのが主燃料タンクで，右側は補助燃料タンクとなっており，燃料はフュエル・セレクター・バルブ，補助燃料ポンプ，フュエル・ストレーナ，燃料ポンプを通って気化器に供給される。この際，余分となった燃料やガスはリターンラインにより再び燃料タンクに戻されるようになっている。燃料ポンプが何らかのトラブルで作動しない場合は，補助燃料ポンプを使用するが，ポンプの切り替えスイッチにより作動するようになっている。また，この左右の燃料タンクはキャビン上部から取り外すことが可能だ。

搭載されているエンジンはコンチネンタル社製のO-470で，空冷式水平対向6気筒エンジンである。このエンジンは同一のエンジンでも仕様によりいくつかのタイプに分かれている。L-19は気化器仕様のO-470タイプエンジンだが，燃料噴射用にはIO-470という名称が，ターボ仕様にはTSIO-470という名称がそれぞれ与えられている。

O-470エンジンはシリンダー直径が5 in，ストローク4 inで，シリンダー容積は7,700 ccとなっており，全長36.03in，全幅33.56 in，全高27.75in，乾燥重量183kg，正規出力230hp/2,600rpm，巡航出力172hp/2,400 rpmというデータが公表されている。

胴体部分は主としてアルミ合金を使用した全金属製セミモノコック構造である。レイアウトはエンジン室，防火壁，前後キャビン，荷物室，後部胴体，尾部によって構成されており，オーソドックスなものとなっている。キャビン天井はサンルーフタイプの観測パネル（開閉はしない）となっているが，主翼の上面も兼ねている。防火壁のすぐ後ろの胴体下面には，脚スプリングが取り付けられるようになっている。しかし，エンジン室，胴体部分や主翼等には装甲板は取り付けられていない。

本機の着陸装置のうち，主脚部分は胴体下面から伸びた板バネ脚柱を使用するという簡単な方法が採用された。もちろんこの支柱はクローム・バナジウム鋼を熱処理してスプリング鋼製脚スプリングに取り付けてある。また，ショット・ピーニング加工し，強度を増している。ブレーキ用の油圧パイプは脚スプリングの後ろ部分に沿って配管されており，油圧作動用のシングルタイプのディスクブレーキが各主脚部分に取り付けられている。

このため，従来のようにショック・ストラット，トルク・アーム，スプリングといった複雑な機構は排除され，経済的，構造的，工作的に，また整備的にもシンプルなものとなっている。

尾輪装置は，衝撃吸収のために，4枚の板バネによる多板式スプリング機構が採用されており，特殊なU型のボルトで胴体部分のテイルコーンに装着されている。尾輪にはステアリング機構が付いており，方向舵および方向舵ペダルの操作により方向を変えることができる。

またL-19には主脚および尾輪にスキーを装着することが可能となっている。スキーは主脚部分のメインスキーと尾輪部のテイルスキーからなっており，メインスキーの



Photo : USAF

ベトナム上空でFAC任務を実施中のO-1E。クレーターとなった地上の弾痕が生々しい。

Bird dog Photo Album

●写真解説：櫻井定和
Photo Caption : Sadakazu Sakurai



Photo : KOKU-FAN

← 陸上自衛隊には1954年からMAP供与としてL-19Aが107機引き渡されている。写真は発足まもない陸上自衛隊に引き渡された機体で，胴体に書かれている19-4647はアメリカ軍のシリアルナンバーで，尾翼には陸自の所属ナンバーD-1001がある。また，機首や胴体には陸自のロゴや飛行隊名は描かれていない。また胴体上部のループアンテナが時代の古さを感じさせてくれる貴重な1枚である。

Photo : KOKU-FAN

→ 飛行学校を表わす「S」の文字がエンジンカバーに描かれているのは，明野飛行学校所属機を示す。初期はこの明野で教育を実施していたが，後期には仙台の岩沼で行なわれるようになった。そのため機首のマークは「S」から「SU」となった。明野飛行学校は昭和27年に開校したが，昭和39年からは岩沼で固定翼機の飛行教育を実施している。



Photo : T.Okusawa



← 1977年の陸上自衛隊宇都宮駐とん地オープンハウスで披露された，L-19の3機編隊による物量投下の写真。L-19には主翼下面，支柱外側にハードポイントを有するが，A型は2ヵ所，E型は4ヵ所となっている。これらは電動で操作され，主翼下面のラックに取り付けられているコネクターを差し込み稼働するようになっている。陸上自衛隊ではあまりラックを搭載した機体はみられなかったが，FAC機として使用されたO-1バードドッグは発煙ロケット弾を搭載していた。

→ 輸送機C-124グローブマスターから引き出されるO-1バードドッグ。写真のように主翼や主脚部分は簡単に取り外しが可能だった。これも軽飛行機セスナ170シリーズを母体にした機体ならではのことだ。しかし，そういったメリットがある反面，機体に装甲がなされていないというサバイバビリティの欠落という面では不満が残る。このため，ベトナム戦争のバードドッグは400機以上が失われ，地上砲火では177機という数の機体が撃墜されている。



Photo : USAF



Photo : U.S.ARMY

← 飛行するL-19E観測機。L-19シリーズは，セスナ社特有の支柱支持高翼単発機で，最初の量産型であるA型から最終型のL-19Eを含めると3,431機が生産された。1962年まではL-19という名称で呼ばれていたが，その後はO-1という名称変更をしており，A型はO-1A，E型はO-1Eとなっている。この写真は，キャビン側面の外板にL-19Eと書いてあるため，1962年以前に撮影されたものだ。

Photo : USAF



→ ベトナムのタンソンニュット基地にて撮影されたTO-1Dバードドッグ観測機。本機はベトナム戦争初期に活躍した観測・連絡機で，アメリカ陸軍，空軍，海兵隊で使用されたポピュラーな機体だった。それは本機が，操縦性や整備性に優れ，メンテナンスにかかる時間はわずか30分だったためだ。胴体，主翼そして尾翼の「ARMY」の文字は消されているが，これは実機を塗りつぶしたものではなく，ネガ上で修正されているようだ。アメリカ陸軍は，本機をベトナム戦争中に109機を戦闘中に，175機を非戦闘中の事故等で失っている。



Photo : USAF

↑　ベトナムのジャングル上空をパトロールするO-1Fバードドッグ。主翼上面は衝突防止のため，白く塗装されている。O-1FはTO-1DをFAC機として使用するために改称したものである。主翼下面のラックには2.75inの発煙ロケット弾を4発搭載している。この発煙ロケット弾は，敵の目標を発見した場合，友軍機に対してマークするためのもので，攻撃用のものではない。このためFAC機は，丸腰で慎重深く飛行しなければならなかった。

↓　南ベトナム上空を編隊飛行するO-1E。機上で，パイロット自らが広角レンズ付きのカメラで撮影した興味深い写真だ。彼らFACパイロットは，ジェット機での飛行時間が1,200時間以上のベテランで，あらゆる攻撃任務に精通していた。正面の計器盤横にM16自動小銃が置かれているのが分かる。O-1自体は丸腰であるが，唯一の武装として乗員が持つ2挺のM16と8個の手榴弾をキャビン内に収納している。

Photo : USAF



→ 敵部隊を発見し，確認のため高度を下げるFACのO-1バードドッグ。この後，FAC機は空中指令機のC-130に詳細を報告する。C-130は戦闘攻撃部隊に連絡し，FACの指揮下のもと攻撃に入る。攻撃時にFAC機は攻撃機の飛行コースと直角に飛行し，誤爆を避けるようにする。また，攻撃終了後に成果の確認をするのも本機の任務である。また，撃墜された友軍機のコンバット・レスキューに従事するのも重要な任務となっている。



Photo：USAF



Photo：USMC

← アメリカ海兵隊が導入したセスナL-19A観測機で，OE-1として60機が引き渡されている。主翼下面には投下用ポッドが取り付けられているが，これは1953年に海兵隊で最初に行なわれた投下テスト時に撮影されたものだ。敵陣に先頭を切って上陸を敢行する海兵隊にとって，OE-1は前線偵察などに期待された。しかし，ヘリコプターの発達により，本機の必要性は少なくなり，採用機数も少なかった。

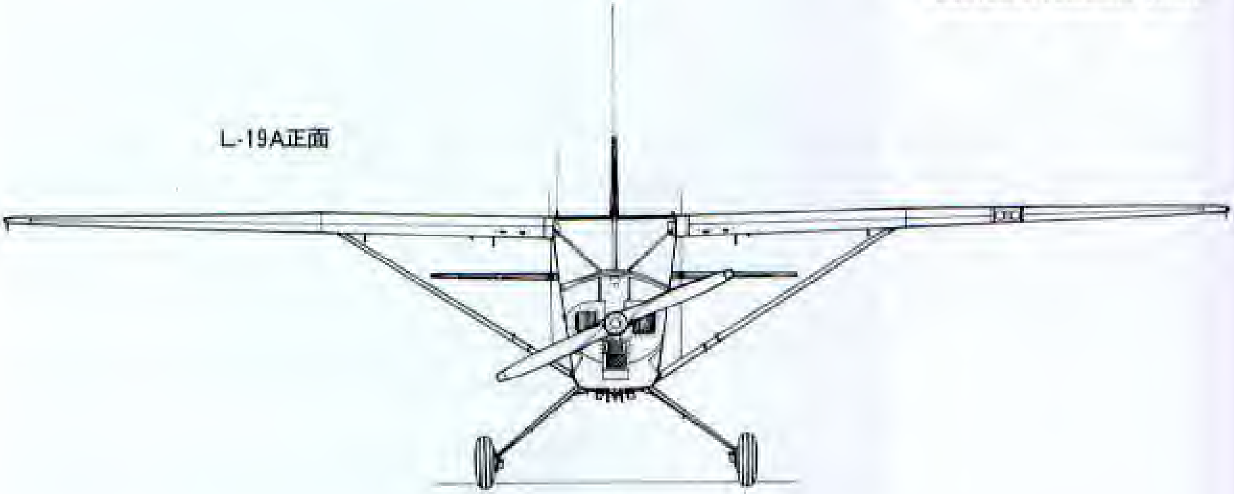
→ カリフォルニア上空を飛行する海兵隊のOE-2（O-1C）。本機はセスナ180をベースとしているため，L-19/O-1シリーズと区別することが多い。主翼部分は250kg爆弾を搭載できるほどに強化されており，横から見る機体スタイルはエンジンルーム，尾翼部分などまったくL-19と異なっている。本機はL-19とは別に，海兵隊が直接要求し25機が生産された。このセスナO-1Cもベトナム戦線に送られ，観測や戦線指揮任務に使用された。

Photo：USMC

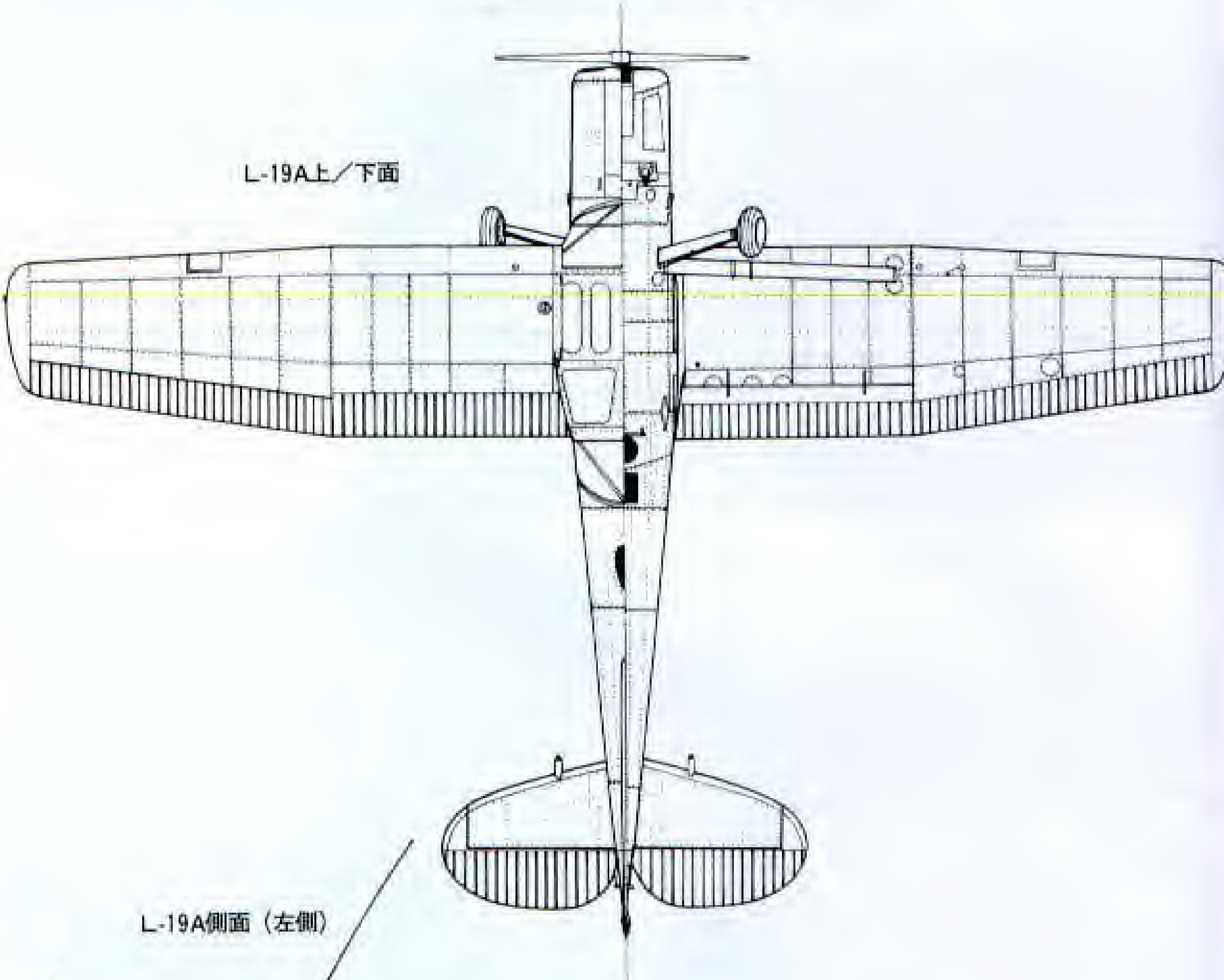


Illustrations : Sadakazu Sakurai

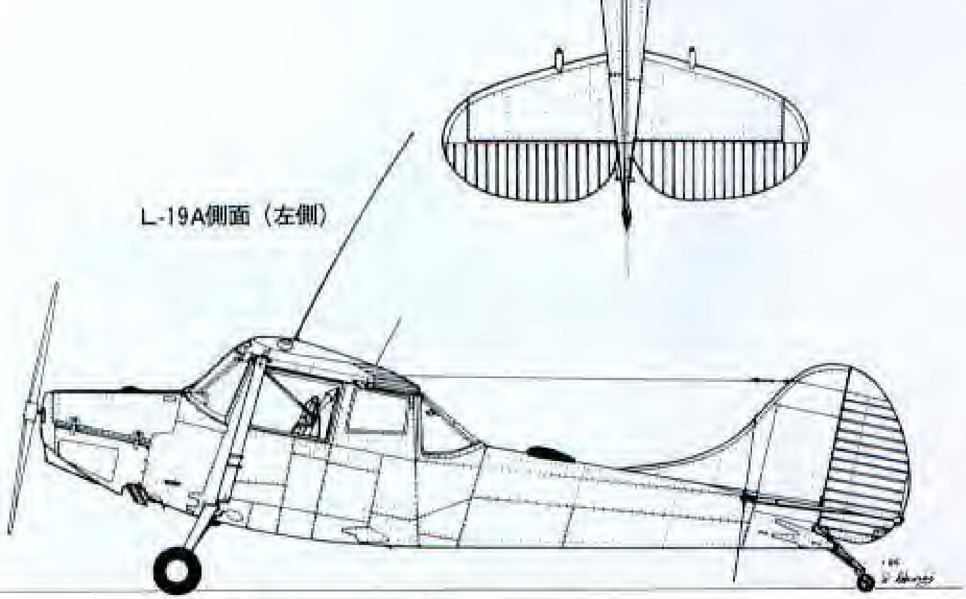
L-19A正面



L-19A上／下面

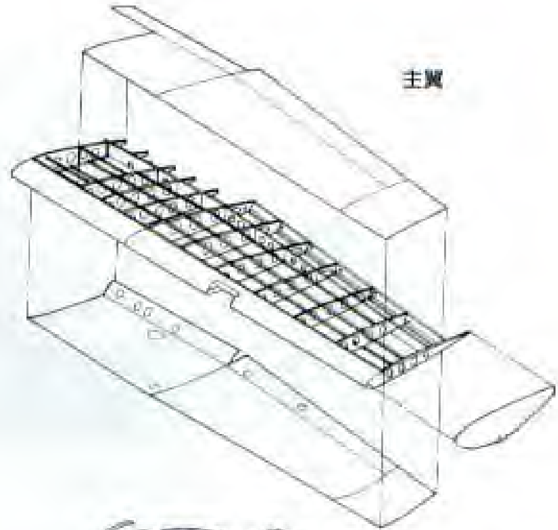


L-19A側面（左側）

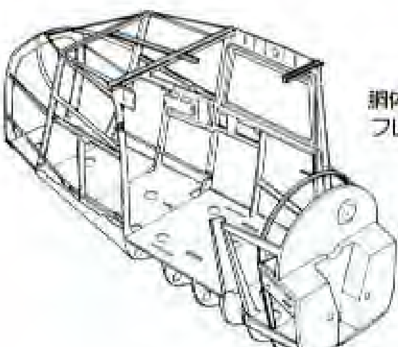




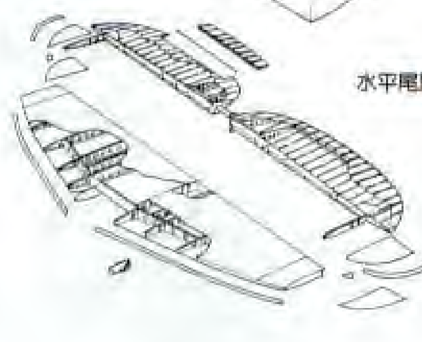
L-19機体コンポーネント



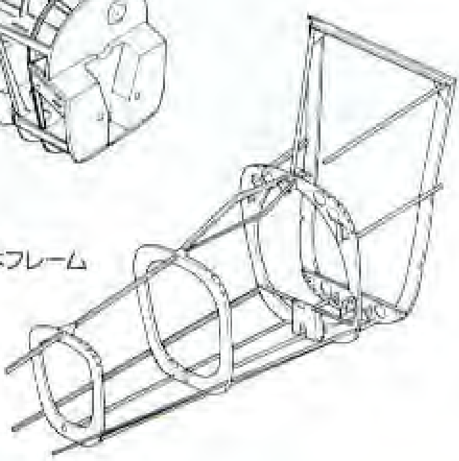
主翼



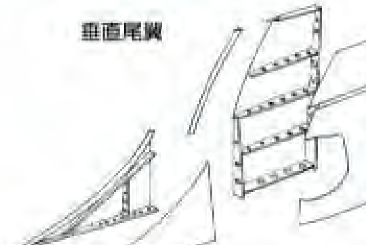
胴体中央（コクピット部）
フレーム



水平尾翼



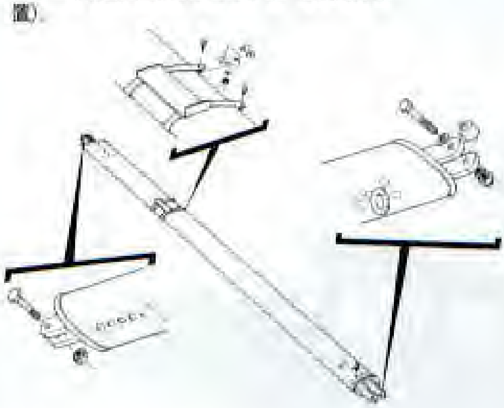
後部胴体フレーム



垂直尾翼

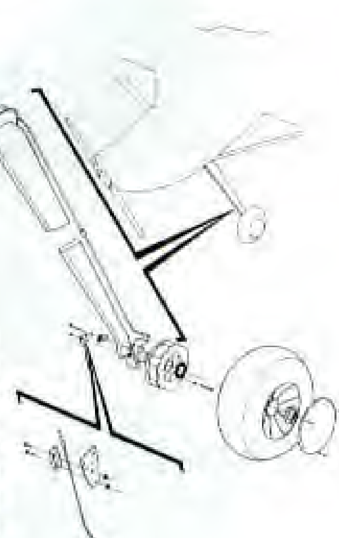
主翼支柱

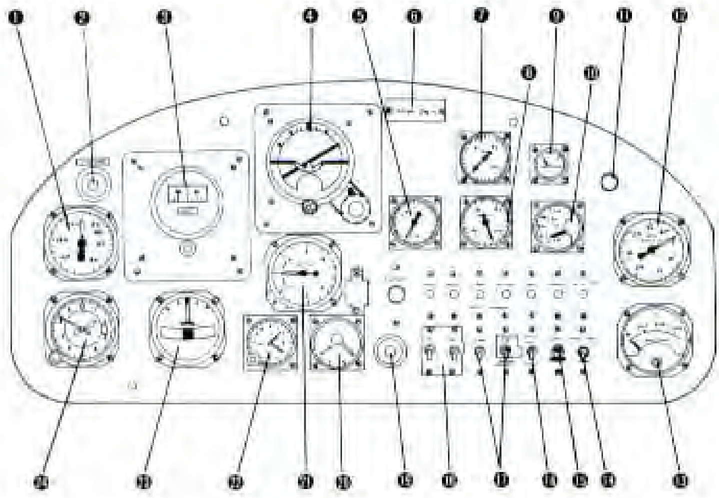
支柱は主翼と胴体に各１本のボルトによって固定されている。また，支柱部には足掛用のプレートが取り付けられている（約1/3の位置）。



主脚

主脚は基本的に民間型のセスナ170シリーズと同様のものであり，胴体フレームに７本のボルトで固定されている。不整地への着陸を考え，いかなる場所でも主脚が折れないことを同社は発表しているほどである。



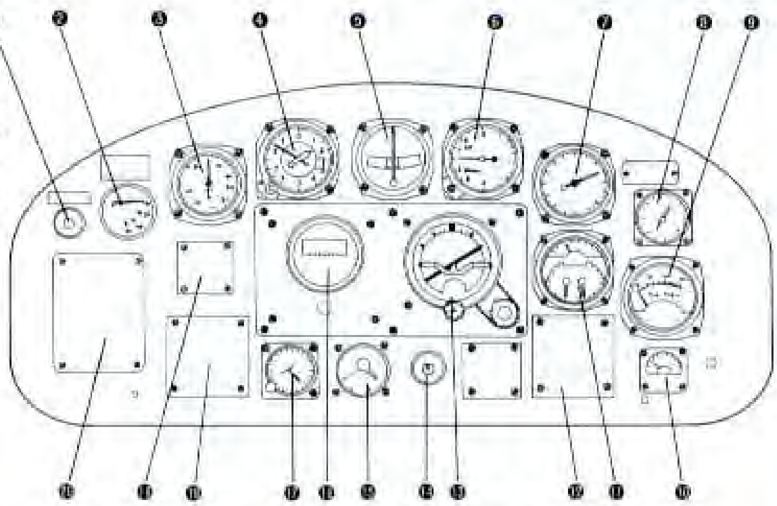


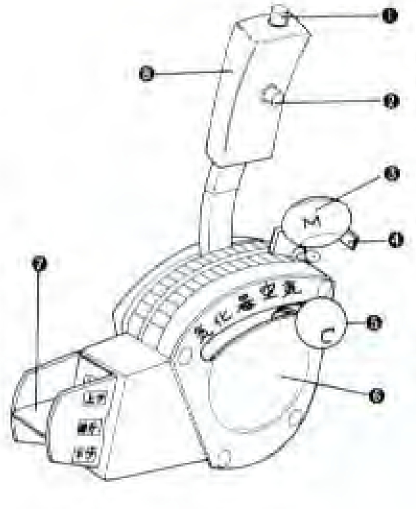
L-19A前席計器盤

❶速度計　❷緊急一斉投下スイッチ　❸定針儀　❹水平儀　❺真空計　❻ラジオ・コールプレート　❼燃圧計　❽油圧計　❾ロード・メーター　❿油圧計　⓫コンパス照明灯調整つまみ　⓬回転計　⓭筒温計　⓮ポンプ・スイッチ　⓯着陸灯スイッチ　⓰航法灯点滅スイッチ　⓱ヒーター・スイッチ　⓲バッテリーおよび発電機スイッチ　⓳スターター・スイッチ　⓴点火スイッチ　㉑昇降計　㉒時計　㉓旋回計　㉔高度計

L-19E前席計器盤

❶緊急一斉投下スイッチ　❷フラップ指示計　❸速度計　❹高度計　❺旋回計　❻昇降計　❼回転計　❽真空計　❾筒温計　❿ロード・メーター　⓫ユニットゲージ　⓬盲ふた　⓭水平儀　⓮スターター・ボタン　⓯点火スイッチ　⓰定針儀　⓱時計　⓲・⓳・⓴盲ふた

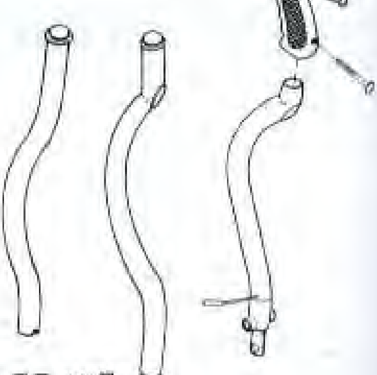




L-19Eスロットル・レバー

❶マイクロホン　❷インターホン　❸MC・レバー　❹レバー・ロック　❺CH・レバー　❻扇形板　❼フラップスイッチ（E型のみ）　❽スロットル・レバー

※CH・レバーは，気化器に入る空気の温度を調整するもので，これによってあらゆる気象条件下においてエンジンの効率的な運転を維持することができる。MC・レバーは，混合ガスの濃度を調整するときに使用する。



コントロール・スティック

L-19は基本的には単列の操縦系列を持ち，前後にコントロール・スティックを備えている。前席は固定してあるが，後席は取り外しが可能である。普段は外され，右側の出入り口ドア部内側に収納されている。

PAINT & MARKINGS

陸上自衛隊L-19E（JG-11364）（第1飛行隊）

立川駐とん地に所属する第1飛行隊のL-19。塗装は陸自の標準カラーの全面ツヤありのオリーブドラブ。陸自のロゴやシリアルは白で記入されている。



米空軍O-1E（O-72976）

1962年命名法が変更され，今までの型式名称L-19をO-1と改称した。"O"とは観測を意味するObservationの頭文字を取ったもの。塗装はガルグレイを全面に塗り，垂直尾翼フィンチップは赤。エンジンカバーの"RONNIE'S RACER"の文字とUSAFのロゴなどは黒。



米空軍O-1E（62612）

ベトナム戦争がはげしくなると，常に戦線上空を飛行するO-1も迷彩塗装を行なうようになった。塗装はダークグリーン，ミディアムグリーン，タンのベトナム迷彩に，下面はダークグレイに塗っている。主翼中央部と胴体上部をディグロウに塗っているが，これは敵味方識別のためのもの。



南ベトナム空軍L-19（112630）

米軍より供与間もないころのもので，塗装は全面オリーブドラブと白文字のシリアルとシンプルなもの。胴体のループアンテナも旧タイプであり時代を感じさせられる。1960年代初めころと思われる。



Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）



作画：小泉和明 Kazuaki Koizumi
解説：菊地秀一 Shuichi Kikuchi

♪若い血潮の予科練の～７つボタンはさくらにいかり～♪
♪今日も飛ぶ飛ぶ霞ヶ浦にゃ～♪
♪でっかい希望の雲が湧く～♪

あこがれ、とまでいってよかったのだろうか。こんな勇壮な歌詞に魂を揺さぶられる若者は、いつの時代のどこの国にもいる。ただ、あの時代には、そんな若者が石を投げれば当たるほど多かっただけだ。本当に多かっただけだろうか……。

勇壮さの裏返しは、悲しさだ。時代も国もどこか悲しかった。

悲しいはずだ。春のかげろうのゆらめきに身をまかせてゆらゆらと頼りなげに舞い上がる、とんぼのような飛行機が、健気にも南の島めざして飛んだ時代だ。

途中の空には、どう猛な熊ん蜂や猛禽を見つけると高空から駆け降りてくるモズの大群が待ち構えていて、南の島へたどりつく前に、ほとんどのとんぼは海のもくずと消える運命だった……。７つぼたんの徽標をついさっき仰いだばかりの若者もろとも。

若者たちは、その飛行機を“赤とんぼ”と呼んでいた。なぜ、そう呼んだのかははっきりしない。ある若者は、頼りなげな細っこい機体が理由、というかもしれないし、他の誰かは、機体がまとったオレンジ色の印象を上げるかもしれない。

あるいは、その飛行機で空を飛んだ時感じた“何か”が、そういわせたのかも知れない。

その“何か”とは、結局のところ親しみだろう。

赤とんぼ、と呼ばれた空技廠93式陸上中間練習機の総生産数は、1933年から終戦の1945年までの足かけ13年間に5,770機。実際、若者たちのふるさとのどこでも見かける赤とんぼのように、どこにでもある、ありふれた機体だった。

93式練習機が海軍の赤とんぼなら、陸軍版の赤とんぼが、立川飛行機（石川島製作所）の95式１型乙練習機だ。

この機体の計画がスタートしたのは、1934年（昭和９年）。計画では、当時使用していた、初歩練習用の乙式１型（アンリオHD14）と中間練習用の乙式１型偵察機（サルムソン2A2）の両機を１機で肩替わり更新しようという野心的なものだった。陸軍はこれを階梯機と名づけ、同一の機体に、出力の異なる３種類のエンジンを装備するという計画だった。

こうした要求に応じるため、１号機には150hp、２、３号機には350hpの空冷星型エンジンが装備された。そして、1935年４月には瓦斯電の天風（ハ13甲）350hpエンジンを搭載した３号機が95式１型練習機として制式採用された。が、製作担当の石川島製作所が技術的見地から当初難色を示したとおり３号機以外は不採用となり、野心的な階梯機構想は挫折にみまわれた。

操縦装置は前席・後席に装備した並列二重型で、後席が教官席。キ９甲と呼ばれた初期型に対して、艤装と脚支柱を簡易化し、エンジン取り付け位置を後退させ、排気管を集合式に改めるなどした型はキ９乙（前述の95式１型乙練習機）と呼ばれた。

総生産数は1934年から1944年の10年間で、合計2,618機。

飛行学校での同機は、オレンジ色に塗装され“赤とんぼ”の愛称で親しまれ、最後には特攻機として海軍版赤とんぼと同じ運命をたどった。

また、陸軍航空隊に限らず、タイ、インドネシア、中華民国でも使われた。しかし、終戦から５年以上も経過した朝鮮半島に、しかも韓国・米国両軍のマークをあしらった同機があったとは!? オスプレイ・シリーズに掲載された写真を見る限り、F-51ムスタングに囲まれて憩う同機にはハードポイントの設定は認められないので、おそらく接収された機体が、観測機や連絡機あたりの用途に使用されていたのではあるまいか……。

95式１型練習機乙型の性能諸元：全幅約10.320m、全長約7.525m、全高約3.430m、自重約1,015kg、発動機95式350hp発動機９気筒星型固定空冷式。

（カラーリング・ワンポイント）
機体は全面オリーブドラブ系。このオリーブドラブの下からはところどころ黄（と思われる）がのぞいており、おそらく日本機時代の塗装をそのままに、上塗りしたものとみられる。垂直尾翼のラダーが赤。プロペラは黒に黄の帯。カウリングは赤。国籍標識はなんと２国相乗り。韓国空軍の方は、赤とダークブルーの塗り分けに白フチ付き。韓国空軍マークも米空軍マークもいずれも手描きの公算が高い。尾翼のKは黒に白フチ付きで、朝鮮戦争時に韓国空軍で使われた標識で、KOREAのKを示す。



立川95式1型練習機乙型(キ9)／TACHIKAWA ARMY TTYPE 95-1 TRAINER(Ki9)

作画：小泉和明／Illustration by Kazuaki Koizumi



Photo : NATIONAL ARCHIVES

【第11回】フランシス S. ガブレスキー／アメリカ陸軍

Francis S. Gabreski

P-47D THUNDERBOLT

胴体は，上側面がオーシャングレイとミディアムグリーン42のマダラ迷彩，下面はニュートラルグレイ43。グループカラー，スコードロンカラーは赤，コードレターは白，スピナーは無塗装。キャノピー下のキルマークはナチス・ドイツ国旗の赤・白・黒，スコードロン・ナンバーは黄。

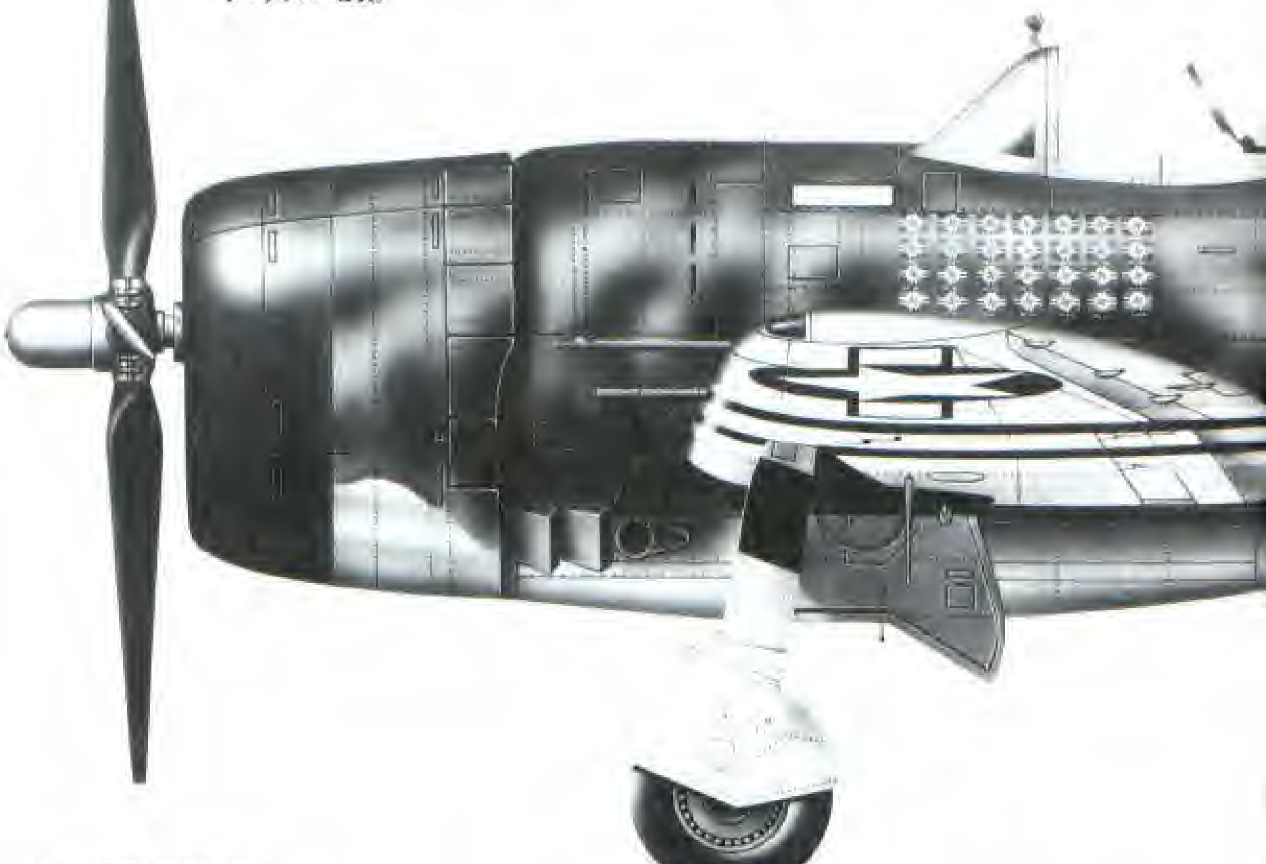


Illustration Motoharu Hasegawa

として転属した。当時，英空軍内に編成されていた亡命ポーランド人戦闘飛行隊は，第１ポーランド戦闘航空団のNo,303/306/308sqn. 第２ポーランド戦闘航空団のNo,302/316/317sqnの計６個。残念ながら手元の資料では，彼がどの飛行隊に配属されたのかは分からなかった。

ガブレスキーは43年２月までの任期中，スピットファイアMk.IXを駆って20回のコンバットミッションを行なっている。オランダ，ベルギーの上空やフランス沿岸などへも進出したが，戦果は記録していない。米陸軍に復帰した後，ポーランド人部隊で修得した戦術に関する報告書をまとめ，再度ヨーロッパ戦線へ戻ることになる。

しかし今度は，足が短くドイツ本土まで進出できないスピットファイアではなく，リパブリックP-47サンダーボルトを擁する第８航空軍第８戦闘軍団（8AF/VIIIFC）の精鋭部隊，第56戦闘航空群（56FG）であった。42年12月に56FGはコネチカット州ブリッジポートを出発，クイーンエリザベス号で大西洋を渡り，翌43年１月12日にイングランドのキングズクリフへ着任した。ここでP-47Cを受領，訓練を行なった後，４月５日には実戦基地であるホーシャム・セイントファイス，７月９日にはハレスウォースへ移動している。

ガブレスキーが56FG麾下の飛行隊61PSに配属されたのは43年２月のことで，そのころ彼は大尉に昇進していた。当時，56FGを指揮していたのはヒューバート・ゼムケ中佐（最終撃墜数17.75機，その後大佐に昇進）で，航空群は後にゼムケのウルフパック（狼の巣）と呼ばれる。56FGにとって最初のミッションは４月８日だが，公式に初戦果を上げるまでには２ヵ月ほどを要する。子狼はまだ発育過程にあったのだ。

当時，VIIIFCに所属していた戦闘航空群は４/56/353FGの３個で，いずれもP-47サンダーボルトを運用していた。３航空群は“ロデオ”と呼ばれる機銃掃射攻撃や爆撃機掩護“ラムロッド”を主任務としており，時



には爆撃機の小編隊を囮にドイツ軍戦闘機をおびき出し、多数の戦闘機でこれを叩く“サーカス”という戦法も実施した。ゼムケの狼たちも次第にオランダ、ドイツへのラムロッド任務に駆りだされるようになり、8月17日にはジェラルド・ジョンソン大尉（最終撃墜数17機）が初のエースとなっている（後に1機が共同撃墜0.5機へ訂正され、エースとなるのはもう少し先になる）。

この時、まだガビィに戦果はなく、8月24日にようやくフォッケウルフFw190戦闘機1機を撃墜、初スコアを記録する。10月2日にはハブ・ゼムケが5機目を撃墜して正式なエース1番乗りを達成、10月10日にはジェリー・ジョンソンもデビッド・シリング（最終撃墜数22.5機）やロバート・ジョンソン（最終撃墜数27機）とともにエースの座に着いた。

シリングとボブ・ジョンソンは後に、ガブレスキーとともにテリブルトリオ（恐怖の3人組）とドイツ軍に恐れられる。しかし、ガビィの撃墜テンポは他のふたりよりかなり遅く、9月3日に2機目のFw190を撃墜して以来11月5日（Fw190 1機）まで戦果はなく、エースになるのは11月26日のこと。

この日、VIIIFCはブレーメン爆撃を護衛するラムロッド任務にP-47サンダーボルト353機、ロッキードP-38ライトニング28機を出撃させており、合計36機を撃墜するというこれまでで最大の戦果を上げた。ガビィもこの日2機のメッサーシュミットBf110双発戦闘機を撃墜、総スコアを5機とした。ガブレスキーはこの前後、少佐に昇進して61FSの指揮をまかされており、名実ともにテリブルトリオの仲間入りを果たした。

28機撃墜のトップエースに

これを機に、ガブレスキーの撃墜記録は徐々に延び始め、11月29日にメッサーシュミットBf109戦闘機を2機、12月11日にはBf110を1機撃墜、44年に入っても1月29日にBf110を1機、30日にはBf109とメッサーシュミットMe410双発戦闘機を1機ずつ撃墜して、総スコア11機のダブルエースとなっている。続いて2月20日にはMe410を2機、22日にはFw190を1機、3月16日と27日にFw190を2機ずつ撃墜しており、撃墜数は18機に達した。

最初にガブレスキーのライバルはメイヤーと書いたが、メイヤーが同じ航空群内にジョージ・プレディ（最終撃墜数26.83機）というライバルかつ親友がいたように、ガブレスキーのスコア面でのライバルはボブ・ジョンソンだった。ガビィが15機目、16機目を撃墜してトリプルエースとなった3月16日の前日、ジョンソンはBf109を1機、Fw190を2機撃墜して通算23機となった（後に43年11月26日のBf110 1機が撃墜不確実とされ22機に減らされた）。

ジョンソンは4月から5月にかけて5機のスコアを上積みし、5月8日には第一次大戦のエディ・リッケンバッカーと、44年1月15日に26機目のスコアを記録した海兵隊のジョ



愛機P-47Dサンダーボルト（コード"HV-A"）に乗機するF.ガブレスキー。

Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM

ー・フォスの記録を塗り替え，28機（後に27機へ変更）撃墜のアメリカン・トップエースとなった。この日，ガブレスキーもBf109を1機撃墜，さらにビッグデーとして知られる5月22日には，これまで最高の1日3機（Fw190）を撃墜，総スコアを22機としている。これにより，ガブレスキーはウォーカー・マヒューリン（最終撃墜数20.75機）を抜いて，ジョンソンに次ぐⅧFCにおける第2のエースとなっている。

ジョンソンは28機撃墜を記録した時点で本国帰還が命じられ，太平洋戦線のトップエース，リチャード・ボング（最終撃墜数40機）とともに，戦時債券購入を促進するため全米を回るキャンペーンに駆り出された。P-38とP-47に乗ってのキャンペーンは5月末から2ヵ月におよんだが，この間にガブレスキーの身の上にも大きな変化があった。ガブレスキーは6月7日にBf109とFw190を1機ずつ，12日にはBf109を2機，27日と7月5日にBf109を1機を撃墜，総スコア28機でジョンソンに並んでいる（正確には1機多い）。

28機の内訳はFw190 12機，Bf109 9機，Bf110 4機，Me410 3機となっているが，最後の乗機P-47D-25-RE（HV-A/42-26418）の胴体側面には，28個のナチスドイツ国旗それぞれの上に，Fw190 8機，Bf109 11機，Bf110 8機，Me210 1機分の機名がステンシル文字で吹き付けられていた。写真では見にくいかもしれないが，最上段の7個は「F.W.190」，2段目は左端が「F.W.190」，次が「ME.210」，残る5個が「ME.110」，3段目は左3個が「ME.110」，残る4個と4段目7個が「ME.109」とある。

Me210とMe410は主翼の形状やエンジンが異なるだけで，空戦中に識別することはほとんど困難だ。またBf110との誤認という可能性もあるが，それでも双発機が2機多いというのは不思議だ。写真のスコアは記念撮影用に急いで書き入れたようで，信用できるものではなさそうだ。

ともあれ，ガブレスキーは160回以上の戦闘任務をこなし，28機のドイツ戦闘機を空戦で撃墜した。さらにロデオミッションで2.5機を地上で破壊しており，欧州戦線でのスコア算定法を適用すれば30.5機となる。そして44年7月20日，第二次大戦におけるガビィ最後の，166回目のミッション当日がやってくる。

不時着して戦時捕虜

この日，ガブレスキーは61FSのサンダーボルトを率いて，フランクフルト爆撃を護衛するラムロッド任務を実施した。56FGは5月19日から航続距離が長く，視界のいいバブルキャノピーのP-47D-25-REを受領しており，落下増槽を搭載すればドイツ領内への護衛も楽に行なえるようになった。そして，護衛中に有効な目標を発見した場合，1航程（パス）



1944年1月，ミッション終了後，無事の帰還を喜び，S.パーク少佐と握手を交わすガブレスキー中佐（当時）。

Photo: USAF



乗機のP-47Dから降りるガブレスキー。キャノピー下には，彼の輝かしいキルマークが見える。

Photo: NATIONAL ARCHIVES

に限って掃射を行なうことが許されていた。

ガブレスキーはこの日，コブレンツに近いバッシンハイム飛行場に，ハインケルHe111爆撃機が1機駐機しているのを発見。自らが1航程を行ない，部下にも掃射を命じた。しかし，有効弾が与えられなかったため，禁を犯して再度掃射を行なおうと超低空で飛行場に接近した。

単発で装甲の薄い戦闘機による対地攻撃は，超低空を高速で飛ぶことによる奇襲だけが頼りで，何度も攻撃を繰り返せば対空火器の餌食となることは目に見えている。1航程のみ掃射が許されるのは，このような理由に加え，帰りの燃料や爆撃機の護衛を忘れ，掃射に熱中しすぎないための予防措置だった。

ガブレスキーは対空火器の怖さを充分に知り尽くしており，2航程目は限りなくゼロに近い対地高度で目標に突っ込んでいった。しかし，思いがけないところに小山があって，プロペラ端がこれに接触，激しい振動に見舞われた。彼は機を引き起こし高度を上げることに成功したが，そのまま地面に激突しなかったのはまさに奇跡であった。

プロペラが曲がった状態で，長時間飛ぶことはとても困難で，基地への帰投は最初から断念した。そうなれば，機を捨て脱出する意外ないが，飛行場上空でベイルアウトすれば対空火器の格好の標的になってしまう。不時着を決意したガビィは，少しでも敵から離れようと機をかばいながら飛び，ようやく林の間に小さな草地を発見した。しかし，通常の着陸はとても困難で，脚を引き込んだままの胴体着陸を試みた。

機は横転しながらもようやく停止。奇跡的にも爆発炎上は免れたが，不時着前にキャノピーを捨てておかなかったため脱出に難儀する。まさに九死に一生を得たガブレスキーだが，敵地の真只中に不時着した以上，45口径ピストルと地図，コンパスを頼りの逃亡という難題がまだ待ち構えていた。機を脱出してから，林の中へ逃げ込んだガブレスキーに，駆け付けたドイツ兵たちが小銃を撃ってきたが，その場は何とか無事に逃げおおせた。

彼は友軍のいるベルギーを目指し，途中で出会ったポーランド人労働者の一家に食料や水をもらって，実に5日間も逃亡を続けた。最後には地元住人の通報で警察に捕まり，ドイツ空軍の捕虜となった。当時，ウルフパックのテリブルトリオはドイツでも知れわたっており，フランクフルトへ移送されたガビィは思いがけず友好的な扱いを受けた。しかし45年4月，進駐してきたロシア軍によって解放されるまで，ガブレスキー中佐は戦時捕虜のままヨーロッパにおける戦争を終えることになる。

彼は退役後のインタビューで当時の思い出を問われ，苦笑しながらこれまで一度も撃墜された経験はないと語っている。確かに最後のミッションは単なる自滅であったのだから，撃墜されたわけではない。

6.5機撃墜のジェットエース

10ヵ月におよぶ捕虜生活を終え，本国へ帰還したガブレスキーは，休暇の後にオハイオ州ライトパターソンへ赴任，飛行試験セクションのチーフとなる。テストパイロットとしての資格を取得したガブレスキーは46年6月まで職にあり，その間にハワイで婚約したキャサリン・コクランと結婚している。そして現役を退いたガビィは，ダグラス社へ職を求めることになる。



27機目のキルマークを記入された際，グランドクルーと談笑するガブレスキー。

Photo: USAF



グランドクルーと乗機のP-47Dの前で写真に収まるガブレスキー(向かって一番右)。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

民間人としての生活は1年しか続かず、47年4月には中尉として現役復帰の命令が下り、サウスカロライナ州ショーフィールドの20FG/55FSの飛行隊長に任命された。当時、20FGはノースアメリカンP-51ムスタングを運用しており、48年中盤からはリパブリックF-84Cへ転換する。ただし、ガビィは9月には職を離れ、空軍教育プログラムによってコロンビア大学へ入学することになったため、ジェット機の操縦資格を得るのはもう少し先になる。コロンビア大での専攻はロシア語と政治学で、中佐に昇進したガブレスキーは、49年9月には古巣の56FGに復帰する。

ただし、今度は航空団司令という立場で、2代前の司令(46年5月～48年8月)はテリブルトリオのひとり、シリング大佐であった。基地も45年にはイギリスを離れており、当時はミシガン州セルフリッジ・フィールドに展開していた。所属機はシリング大佐時代にP-51Dからロッキード P-80Aシューティングスターへ改変しており、50年まで新生ウルフパックのボスの座にあった。退役によって下がっていた階級も、50年3月には大佐(臨時)に昇進している。

50年6月に朝鮮戦争が勃発、既述したジョン・メイヤー大佐率いる4FIW(第4戦闘要撃航空団)のノースアメリカンF-86Aセイバーが韓国の金浦基地に展開したのは、それから半年後。メイヤーは51年5月まで同航空団を指揮し、2機のMiG-15を撃墜している。ガブレスキーは6月から4FIWの指揮を引き継ぎ、続いて水原基地の51FIW司令へ転属している。

4FIW司令時代の7月8日、ガブレスキー大佐はMiG-15を1機撃墜しており、4FIWでもう1機スコアを上積みした。さらに51FIWで4.5機を撃墜し、通算スコア6.5機のジェットエースとなった(5機目を撃墜したのは52年4月1日)。大戦中の28機を加算すれば34.5機となり、陸軍/空軍ではボング、トーマス・マクガイア(最終撃墜数38機)に続く、第3位のエースとなっている。

マクガイアは45年1月7日に戦死、ボングは同年8月6日に事故死しており、ガブレスキーは生存しているアメリカ人の中では最高位のエースとなった。

朝鮮戦争での功績が認められ、ガブレスキー大佐は、将官への登龍門であるマックスウェル基地の空軍航空戦カレッジへ入学した。55年に卒業した後、第9航空軍の参謀副長に就任し、59年12月1日には正規の大佐に復帰している。続いてノースアメリカンF-100D/Fスーパーセイバーを運用していた嘉手納の18 TFWを指揮、さらに62年には太平洋航空軍(PACAF)総司令官エメット・オドンネル大将の副官となった。次いで63年夏には、PACAFの監察官を務めたが、メイヤーと比べると空白期間が長かったため、将官への道は閉ざされていた。

そして退役を目前に、ガブレスキー大佐は最後のポストとして64年8月から67年11月まで、ニューヨーク州サフォークカウンティ空軍基地の52FIWを指揮することになる。52FIWは当時、マクダネル・ダグラスF-101Bブードゥー要撃戦闘機を運用する防空軍団(ADC)麾下の部隊で、2個飛行隊(2/98FIS)を指揮下に置いていた。退役までに彼のログブックは5,000時間を超えるまでになったが、大戦中の飛行は意外に短く、約4,000時間はジェット戦闘機によって記録されている。

大佐で退役したガブレスキーは、その後ロングアイランド鉄道の社長などを務め、空軍協会や全米エース協会の会長など名誉職を歴任する。そして78年には、航空の殿堂入りを果たす。近況は不明だが、生存するアメリカ人トップエースの座は、しっかり確保しているはずだ。

F.ガブレスキーの最終撃墜スコアは、第二次世界大戦と朝鮮戦争の2回の戦争を通じて、合計34.5機を数え、現在生きている中では最高位のエースとなっている。



Photo : USAF